وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة كربلاء – كلية التربية للعلوم الإنسانية
قسم الجغرافية التطبيقية

الأستراتيجية الصينية في المحيط الهادئ

أطروحة قدمتها

نور حسين فيضي الرشدي

الى مجلس كلية التربية في جامعة كربلاء

وهي جزء من متطلبات نيل شهادة الدكتوراه في الجغرافية التطبيقية

بإشراف

أ.د .عبد العباس فضيخ المتكوشي

1444هـ 2022م

بسم الله الرحمن الرحيم

﴿وَمَا يَسْتَوِي الْبَحْرَانِ هَٰذَا عَذْبٌ فُرَاتٌ سَائِغٌ
شَرَابُهُ وَهَٰذَا مِلْحٌ أُجَاجٌ ۖ وَمِن كُلٍّ تَأْكُلُونَ لَحْمًا
طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُونَ حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا ۖ وَتَرَى الْفُلْكَ
فِيهِ مَوَاخِرَ لِتَبْتَغُوا مِن فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ
﴿١٢﴾﴾

صدق الله العلي العظيم

(فاطر \1الآية12)

إقرار المشرف

أشهد أن أعداد هذه الأطروحة الموسومة **(الأستراتيجية الصينية في المحيط الهادئ)** التي تقدمت بها الطالبة **(نور حسين فيضي الرشدي)** قد جرت تحت إشرافي في قسم الجغرافية التطبيقية \ كلية التربية للعلوم الإنسانية\ جامعة كربلاء، وهي جزء من متطلبات نيل شهادة الدكتوراه في الجغرافية البشرية .

أ. د.عبد العباس فضيخ المنكوشي

المشرف

١١ \ ٥ \ ٢٠٢٢

توصية لجنة الدراسات العليا:

بناءً على التوصية المتوفرة، أرشح هذه الأطروحة للمناقشة.

أ.د مرتضى جليل المعموري

رئيس قسم الجغرافية

١١ \ ٥ \ ٢٠٢٢

إقرار لجنة المناقشة

نشهد بأننا أعضاء لجنة المناقشة أطلعنا على الأطروحة الموسومة ب (الاستراتيجية الصينية في المحيط الهادئ) وقد ناقشنا الطالبة (نورحسين فيضي الرشدي) في محتوياتها وفيما له علاقة بها، ووجدنا أنها جديرة بالقبول لنيل شهادة الدكتوراه في الجغرافية البشرية بتقدير (امتياز) .

التوقيع :	التوقيع:
أ.د سعدون شلال ظاهر	أ.د خالد عليوي جياد العرداوي
رئيس اللجنة	عضواً
التوقيع :	التوقيع :
أ.م.د انعام سالم ناجي	أ.م.د احمد داود حميد
عضواً	عضواً
التوقيع :	التوقيع :
أ.م.د فاضل حسن كطافة	أ.د.عبد العباس فضيخ دغبوش
عضواً	عضواً ومشرفاً

صادق مجلس كلية التربية للعلوم الإنسانية \ جامعة كربلاء على قرار لجنة المناقشة

التوقيع :

أ.د . حسن حبيب الكريطي

عميد كلية التربية للعلوم الإنسانية\ جامعة كربلاء

التاريخ : ٢٦ \ ١٠ \ ٢٠٢٢

الأهـــــــداء

إلى ....

وطني ... ومنيتي واملي وأماني

هويتي وكياني وفخري في كل ازماني

البيت الدافيء في وحدتي ووحشتي وحاضري

ومستقبلي وامني

عراقي العظيم ....

أهُديك ثمرة جهدي وسنام دراستي

واجتهادي وفرحتي التي انتظرتها طوال حياتي

وارميه على ترابك الطاهر

ليكون للأجيال ... ثمرة مرهونه بترابك الأقدس

ومنهاجاً لمستقبل احبتي ممزوجا بعطائك المقدّس

وإلى ....

رجال صدقوا ما عاهدوا الله عليه

من أحبهم الوطن فأحبوه وناداهم فلبوه

وواجهوا الأخطار واختارهم ربُّ العزة مع الأبرار

شهدائنا في قلوبنا مستقرهم وفي سجلات التأريخ

الشـــكر و التقدير

الحمد لله الذي انعم فاجزل وأعطى فاغنى وكل شيء عنده بمقدار احمده سبحانه وأشكره على نعمه الغزار وجوده المدرار والصلاة والسلام على المصطفى المختار وعلى آله الطيبين الأطهار .

من لم يشكر المخلوق لم يشكر الخالق

بعد ان وفقني الله عز وجل على انجاز هذه الاطروحة وانه لمن دواعي الوفاء به للأيادي الكريمة التي امتدت لمساعدتي واسهمت في انهاء هذه المرحلة الى قدوتي الأولى ونبراسي الذي ينير دربي إلى من علمني ان أصمد امام أمواج البحر الثائرة الى الذي تربيت على يديه والدي العزيز ولمن تتهافت الروح بحبها وتطمئن النفس بجنبها ويزهر الخير في عينها والدتي الحنونه والى سندي وقوتي وإلى فرحتي وراحتي والى من بذلوا جهدا في مساعدتي وكانوا خير عون وسند اخي واخواتي الأعزاء

وإنه لمن دواعي العرفان ان اسجل ثنائي وشكري لاستاذي المشرف الدكتور عبد العباس فضيخ دغبوش جزاه الله خيرا لما بذل من الجهد وسعة صدر وبفضله تمكنت من اكمال هذه الاطروحة واخراجها على هذه الهيئة .

واتقدّم بشكري وامتناني الى رئيس وأساتذة قسم الجغرافية التطبيقية لما قدموه من استشارات ونصائح، وأعترافا بالفضل اقدم شكري وامتناني الى أستاذي الدكتور دياري صالح مجيد لما وفره لي من مصادر وما قدمه لي من استشارات قيمة في سبيل إتمام هذا البحث .

وأتقدّم بجزيل الشكر والتقدير إلى الدكتورة وسن شهاب أحمد لما قدمته لي من عون كبير وصديقتي الدكتورة اسراء الربيعي التي كانت معيناً طوال فترة دراسة الدكتوراه

كما أتقدّم بجزيل الشكر والتقدير إلى كل من أسهم في إكمال الأطروحة على ماهي عليه من أصدقاء وزملاء وفقهم الله جميعا فكانوا خير سند لي والله ولي التوفيق .

الباحثة

المستخلص

يعد موضوع الاستراتيجية الصينية في المحيط الهادي واحداً من المواضيع المهمة والتي بدأت تلقى صدى واسعاً في جميع مراكز الفكر الاستراتيجي العالمية ولدى صناع القرار في الدول التي تتنافس جيوستراتيجياً مع الصين لتحليل أسبابها وآثارها، لقد ادركت الصين ان تحقيق طموحاتها يتطلب ان تصبح قوة بحرية عظيمة ولابد لها من ان تتجه نحوهذا المحيط الذي كان مصدراً للهجمات عليها في أوقات الحروب بالماضي لكونها تمتلك ساحلاً كبيراُ، وفي الوقت ذاته فهي مطلة على بحار استراتيجية مهمة مثل بحر الصين الجنوبي والشرقي وقريبة من مضايق استراتيجية، لكن يبقى هاجس عدم الأمان هو المسيطر على الفكر الاستراتيجي الصيني لذلك طرحت عدة استراتيجيات واهمها مبادرة الحزام والطريق، فضلاً عن استراتيجيات الدفاع عن الساحل القريب والبعيد لكسر الطوق الأمريكي المفروض عليها من خلال سلاسل الجزر الأولى والثانية، وتتمثل المشكلة الرئيسة للدراسة بالآتي : ماهي الاستراتيجية الصينية في المحيط الهادي ؟، ولاجل مناقشة هذه المشكلة تطرقت الدراسة الى مجموعة من الفرضيات التي تضمنتها العناوين الرئيسة لفصول الدراسة والتي جاءت بالصيغة التالية :

الفصل الأول : الأهمية الأستراتيجية للمحيط الهادئ.
الفصل الثاني : الاستراتيجية البحرية الصينية.
الفصل الثالث : امريكا الوسطى والجنوبية وجزر المحيط الهادي في الاستراتيجية الصينية .
الفصل الرابع : الصراع الإقليمي والتنافس الدولي في المحيط الهادئ.

وفي ظل ذلك ناقشت الدراسة تأثير جغرافية المحيط الهادي ومناطقها الاستراتيجية في توجيه السياسة الصينية ، والجغرافية التاريخية للصراع الدولي على المحيط الهادي، واهمية المحيط الهادي في النظريات الجيبولتيكية، ونوقشت الاستراتيجية البحرية الصينية المتمثلة بالجغرافية الصينية والقوة البحرية للصين ومراحل التمدد البحري الصيني فضلاً عن اهداف ومميزات الاستراتيجية، إضافة الى امن الطاقة واهمية المضايق الدولية، وتطبيقات الاستراتيجية الصينية المتمثلة في استراتيجية اللؤلؤ ومبادرة الحزام والطريق، وتمت دراسة استراتيجية الصين في امريكا الوسطى والجنوبية وجزرالمحيط الهادي مستهدفة عدة ابعاد سياسية واقتصادية وعسكرية، ومناقشة مشكلات الصين في المحيط الهادي أضافةً الى مواقف الدول من الاستراتيجية الصينية المتمثلة بالموقف الهندي والياباني والاسترالي، وانعكاسات الاستراتيجية الصينية على الولايات المتحدة متمثلة في عدة نقاط مهمة سياسية اقتصادية او امنية كان فيها المحيط الهادي المسرح الأساس لهذا التنافس.

1. قائمة الموضوعات

2. قائمة الجداول

3. قائمة الخرائط

4.قائمة الأشكال

5. قائمة الصور

6. قائمة الملاحق

المقدمـــــــة

تبقى السيطرة على المحيط الهادئ تشكل طموحاً جيواستراتيجياً لأي قوة صاعدة ومنذ ازمان بعيدة، لكونه ظاهرة بحرية مهيمنة من الناحية الاستراتيجية على مجمل المنطقة الممتدة من شرق آسيا الى الامريكيتين، حيث وجود القوى العظمى التي تتنافس للسيطرة على ممراته الأستراتيجية المهمة وبحاره الغنية بموارد الطاقة والثروات السمكية، لقد ادركت الصين أهمية ان تصبح قوة بحرية مسيطرة في منطقة المحيط الهادئ، لذلك اطلقت استراتيجيتها البحرية في العام 2012، بعد عدة تطورات مهمة ، لقد سبق هذا الإعلان سنوات من الخطط الخمسية لتأكيد الاعتماد على تنمية الموارد البحرية، وكذلك التحديثات في مجال بناء القوات البحرية لقد تزامن ذلك مع الصعود الصيني الذي أعاد تشكيل المشهد السياسي العالمي بعد سلسلة من التطورات الاقتصادية حتى أصبحت الصين واحدة من اكبر الاقتصاديات في العالم، اضافةً لكونها قد أصبحت شريك اقتصادي وتجاري للكثير من الدول النامية في آسيا وافريقيا وامريكا الوسطى والجنوبية لقد أدى ذلك بالنتيجة الى بزوغ عصر جديد من التنافس الاستراتيجي، عصر تكون فيه قطب منافس للولايات المتحدة في الكثير من المناطق الاستراتيجية في العالم والتي كانت معروفة بكونها مناطق نفوذ أمريكية، لقد مرت الاستراتيجية الصينية بعدة مراحل من اجل كسر الطوق الأمريكي الذي فرض عليها منذ الحرب العالمية الثانية ومن ابرز تلك المراحل هي استراتيجية الدفاع عن الساحل القريب والتي تم اعتمادها من قبل جيش التحرير الشعبي من نهاية الحرب العالمية الثانية حتى منتصف الثمانينات وتتضمن هذه الاستراتيجية الدفاع عن الساحل لمسافة 12 ميل بحري من المياه التي تمتد من الساحل الصيني، اما المرحلة الثانية من الاستراتيجية الصينية وهي الدفاع عن البحار القريبة والتي تغطي مناطق اكبر بكثير من الأولى وتهدف الى إعادة توحيد تايوان وكذلك حماية الموارد البحرية الصينية، اما الاستراتيجية الأكثر أهمية فهي استراتيجية البحار البعيدة والتي تشمل نطاقات جغرافية تصل مدياتها الى المحيط الهندي لتأمين الممرات البحرية التي تمر من خلالها واردات الطاقة الصينية بعد ان أصبحت الصين من اكبر مستوردي الطاقة في العالم من اجل تمويل اقتصادها المتنامي، ومن اجل تحقيق هذا الهدف عملت الصين على وضع استراتيجيات من أهمها استراتيجية خيط الؤلؤ التي كانت الممهد لانطلاق استراتيجيتها الكبرى المعروفة باسم مبادرة الحزام والطريق، وهنالك اتجاه اخر للاستراتيجية الصينية متمثلا في دول امريكا الوسطى والجنوبية وجزر المحيط الهادئ والتي تعتبرالفناء الخلفي للولايات المتحدة لذلك فقد وسعت الصين تجارتها وتمويلها واستثماراتها، وقد

ركزت على قطاعات مختلفة مثل الزراعة والتعدين واستخراج النفط، إضافة الى تحسين البنية التحتية للمنطقة ، وهنالك منطقة استراتيجية مهمة وهي جزر المحيط الهادئ، حيث عملت الصين على تعزيز وجودها الاقتصادي والسياسي من خلال برامج المساعدات المقدمة الى هذه الدول، والاستثمارات الصينية في العديد من القطاعات المهمة، ومما ساعد على تعزيز هذه العلاقة وجود المغتربين الصينيين في هذه الجزر، ومن جانب آخر زادت حدة التوترات والمطالبات الإقليمية في بحري الصين الجنوبي والشرقي مع استمرار الصين في بناء الجزر الاصطناعية التي تم اعتبارها على انها قواعد عسكرية صينية، في مقابل تلك التطورات عملت الدول الإقليمية على وضع استراتيجيات مضادة للاستراتيجية الصينية منها الهند واليابان وأستراليا، اما التنافس الأمريكي الصيني في المحيط الهادئ فقد شمل مجالات عديدة منها سياسية – اقتصادية – امنية، إضافة الى التنافس في مناطق جغرافية مثل المحيط الهادئ وبحري الصين الجنوبي والشرقي اضافةً الى امريكا الوسطى والجنوبية وجزر المحيط الهادئ .

أولاً: مشكلة الدراسة :

وتتحدد مشكلة الدراسة من مشكلة رئيسة تتفرع منها مجموعة من المشكلات الثانوية وتتمثل مشكلة الدراسة ب ما هي الاستراتيجية الصينية في المحيط الهادئ ؟ أما المشاكل الثانوية فتتمثل بالتالي :

1. هل سيكون بحر الصين الجنوبي ساحة للصراع المستقبلي بين الصين والولايات المتحدة ؟
2. ما مدى تأثير النفوذ الصيني في منطقة المحيطين الهادئ – الهندي على الدول الإقليمية؟
3. ما هي استراتيجية الصين في امريكا الوسطى والجنوبية وجزر المحيط الهادئ ؟
4. ما هي الابعاد الجيوبوليتيكية للتنافس الصيني – الأمريكي في المحيط الهادئ ؟

ثانياً : فرضية الدراسة :

وتتحدد فرضية الدراسة التي تمت صياغتها بالشكل الآتي:-

(يعتبر المحيط الهادئ ساحة للتنافس الأقليمي والدولي لما يملكه من إمكانيات الموقع والمساحة وما يملكه من بحار استراتيجية متمثلة ببحر الصين الجنوبي والشرقي، والمضائق والممرات البحرية، لذلك اطلقت الصين أستراتيجيتها الاقتصادية والدفاعية، والمتمثلة بمشاريعها في منطقة المحيطين الهادئ – الهندي، وخاصةً استراتيجية اللؤلؤ التي أسست لما يعرف فيما بعد بمبادرة الحزام والطريق، كما كان للصين دور كبير في دول امريكا الوسطى والجنوبية وجزر المحيط الهادئ ، وقد استخدمت الصين قوتها الناعمة لتعزيز نفوذها في المنطقة التي تعتبر الفناء الخلفي

للولايات المتحدة، كما كان المحيط الهادئ ساحة للتنافس الصيني – الأمريكي الذي استخدمت فيه كل الأساليب والأدوات السياسية والاقتصادية وحتى العسكرية).

ثالثاً: مبررات الدراسة :

1. يعد موضوع الاستراتيجية البحرية الصينية من المواضيع الحديثة نسبياً، وندرة الدراسات العربية التي ركزت على الجانب البحري، فركزت معظمها على الجانب القاري ، واغلب المواضيع ركزت على الصعود الاقتصادي الصيني وهي بعيدة تماما عن موضوع الدراسة .
2. البحث في مناطق نادراً ما يتم تناولها في الدراسات مثل امريكا الوسطى والجنوبية وجزر المحيط الهادئ .
3. محاولة لفهم الابعاد الجغرافية في التنافس الأمريكي – الصيني .

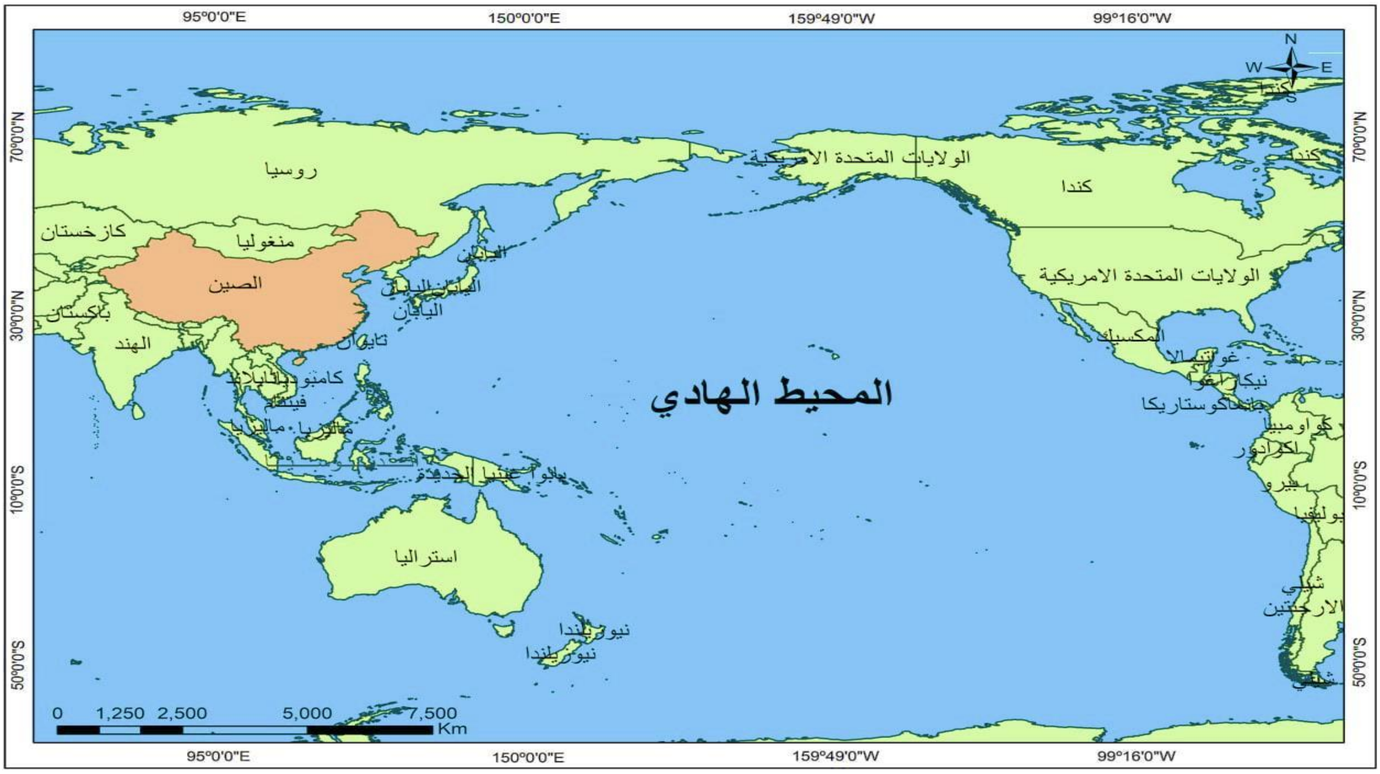
رابعاً: اهداف الدراسة :

1. بيان الأهمية الجغرافية للمحيط الهادئ مع ابراز جميع ممراته وبحاره وجزره الاستراتيجية .
2. محاولة تفسير الطريقة التي أسهمت فيها الجغرافية في التوجهات البحرية الصينية اتجاه المحيطين الهادئ – الهندي .
3. التركيز على البعد الجغرافي في المشاريع الاقتصادية المهمة مثل مبادرة الحزام والطريق
4. التركيز على دور المحيط الهادئ في التنافس الأمريكي – الصيني .
5. التأكيد على أهمية جزر المحيط الهادئ على اعتبارها احد الاطواق التي فرضتها الولايات المتحدة وعملت الصين على كسرها من خلال علاقاتها ودبلوماسيتها الناعمة .
6. ابراز الدور الصيني في امريكا الوسطى والجنوبية من خلال المشاريع التنموية والاستراتيجية.

خامساً: الحدود المكانية والزمانية :

تمتد منطقة الدراسة التي تشتمل على الصين والمحيط الهادئ من دائرة عرض (0َ14˚85 شمالاً) الى (0َ56˚55 جنوباً) وتقع بين خطي طول (0 22 ˚79 غرباً) و (0 48 ˚57 شرقاً) ، اما الحدود الزمانية فتمتد من العام (2000-2022) ، ويرجع سبب اختيار هذه المدة الى ان الصعود الصيني قد بدأ من هذا التاريخ المذكور حيث بدأت الصين تفكر في ان تصبح قوة بحرية لذلك بدأت الصين في التوجه نحو البحر، ينظر الى خريطة (1)

خريطة (1) حدود منطقة الدراسة



Source: Philip's Atlas of the World, Second Edition, United Kingdom, 1997, p.96-97.

سادساً: منهج الدراسة :

عادةً ما يعتمد الباحث في الجغرافية السياسية في دراستة على اكثر من منهج، لذا فقد عمدت الباحثة على اعتماد المنهج التحليلي الذي يحلل اثر العوامل الجغرافية في التوجهات الصينية البحرية ، فضلاً عن استخدام المنهج الوصفي والتاريخي في دراسة المحيط الهادئ .

سابعاً: هيكلية الدراسة :

يقسم موضوع الدراسة الى أربعة فصول تناول الفصل الأول الأهمية الأستراتيجية للمحيط الهادئ، وقد تم تقسيمه الى ثلاثة مباحث وقد تناول المبحث الأول: الخصائص الجغرافية للمحيط الهادئ ، اما المبحث الثاني فقد تناول الجغرافية التاريخية للصراع الدولي على المحيط الهادئ، بينما تناول المبحث الثالث المحيط الهادئ في النظريات الجيبوبوليتيكية، اما الفصل الثاني الاستراتيجية البحرية الصينية، فيمكن تقسيمة الى أربعة مباحث وهي : المبحث الأول الجغرافية السياسية الصينية مقاربة بين القوة القارية والقوة البحرية والمبحث الثاني استراتيجية القوة البحرية الصينية، و المبحث الثالث:أمن الطاقة الصيني، والمبحث الرابع: الاستراتيجية الصينية حيال البحروالمشاريع المزمع اقامتها، اما الفصل الثالث امريكا الوسطى والجنوبية في

الاستراتيجية الصينية وجزر المحيط الهادئ في الاستراتيجية الصينية فقد تضمن مبحثان وهما، المبحث الأول: امريكا الوسطى والجنوبية في الاستراتيجية الصينية ، والمبحث الثاني : جزرالمحيط الهادئ في الاستراتيجية الصينية ، بينما تضمن الفصل الرابع الصدام الإقليمي والتنافس الدولي للصين في المحيط الهادئ ثلاث مباحث وهي : المبحث الأول امتداد الصراع الجيبولتيكي في المحيط الهادئ، والمبحث الثاني التزاحم الإقليمي للأستراتيجية الصينية، والمبحث الثالث التنافس الصيني – الأمريكي في المحيط الهادئ.

ثامناً:الدرسات المماثلة :

هنالك الكثيرمن الدراسات التي تناولت دراسة الصين سواء في الجغرافية السياسية او في العلوم السياسية، لكن اغلب هذه الدراسات ركزت على نواحي مختلفة منها اقتصادية متناولة الصعود الصيني ومنها ما ركز على مقومات القوة الصينية واغلب هذه الدراسات يغلب عليها دراسة الجانب القاري وليس البحري، ومن أهمها دراسة أحمد عبد الجبار عبد الله في العام 2015، الصين والتوازن الاستراتيجي العالمي بعد عام 2001وآفاق المستقبل، كلية العلوم السياسية ، جامعة بغداد، والتي ركزت على مقومات القوة الصينية وكذلك على النام الدولي بعد العام 2001، وعلى المنظمات الدولية وعلى التوازنات الاستراتيجية، وكذلك دراسة الباحث كرار أنورناصر البديري بعنوان مكانة الصين في النظام الدولي " دراسة مستقبلية في استراتيجية الشراكة الدولية" كلية العلوم السياسية ، جامعة النهرين في العام 2012، والتي كانت مقاربة للدراسة السابقة وكذلك دراسة زينة عبد الامير عبد الحسن إبراهيم في العام 2012 الاستراتيجية الاقليمية للصين ودورها في تحديد مكانتها العالمية ، جامعة النهرين ، وقد ركزت على الاهمية الاستراتيجية للصين وعلى الاستراتيحية الاقليمية للصين وعلى المكانة العالمية الجديدة للصين وافاقها المستقبلية، ولكن هنالك دراسة واحدة فقط تناولت المحيط الهادئ وهي (المحيط الهادئ : دراسة في الجيوبوليتكس) وهي أطروحة دكتوراه في جامعة البصرة - كلية التربية - قسم الجغرافية للدكتور عبد الزهرة شلش العتابي في العام 2000، وهي دراسة قديمة مقارنةً بالمدة الزمنية التي تم اعتمادها من قبل الباحثة فضلاً عن ان الصين فيها قد شغلت جزئية صغيرة من الدراسة فضلاًعن ان هذه الدراسة قد تناولت أدوار مختلفة للدول المطلة على المحيط بينما ركزت هذه الدراسة على استراتيجية الصين في المحيط ومواقف الدول من هذه الستراتيجية، وتجدر الإشارة الى ان الباحثة قد ركزت على الكثير من الدراسات في اللغة الإنكليزية وهي من قامت بترجمتها، إضافة الى اعتمادها على الخرائط التي تم إعادة رسمها بما يخدم الدراسة باستخدام برنامج Arc Gis .

الفصل الأول
الأهمية الأستراتيجية للمحيط الهادئ

المبحث الأول : الخصائص الجغرافية للمحيط الهادئ .

المبحث الثاني: الجغرافية التاريخية للصراع الدولي على المحيط الهادئ

المبحث الثالث: المحيط الهادئ في النظريات الجيوبوليتيكية .

تمهيد :

عادةً ما تهتم الجغرافية السياسية بالمحيطات والبحار لكونها تشغل حيزاً كبيراً من الكرة الأرضية، وبما أن المسطحات المائية تعد وسيلة وصول اسهل من اليابسة وأرخص من ناحية التكلفة وأكبر من ناحية الحمولات، واذا ما نظرنا الى خريطة العالم يمكن ملاحظة ان الغالبية العظمى من الدول لها أطلالات بحرية مختلفة الأطوال وأعتماداً على اطوالها وحجم المسطح المائي يتم تحديد المياه الأقليمية التي تعد جزء من جسم الدولة فضلاً عن كونها ركيزة اساسية في بناء القوة العسكرية البحرية للدول مما يعزز مكانة الدولة ، كما وتسمح الواجهات البحرية ايضاً على ان تستغل الدول الثروات الموجودة في السواحل أو الجرف القاري الملاصق للمياة الأقليمية سواءاً كانت ثروات معدنية، غازية، نفطية، سمكية وبالتالي يضيف اليها مورداً اقتصادياً آخر، لذلك يمكن ملاحظة ان الدول تتسابق في تحديد مياهها الأقليمية وتحديد حدودها البحرية لكي يتسنى لها الأستفادة من موقعها البحري، وبالتالي تعد المسطحات المائية جزءاً مهماً في سباق الدول للحصول على موطئ قدم لها، واحياناً اخرى للسيطرة عليها وبناء قواعد واساطيل بحرية عسكرية، اوللسيطرة على المناطق الأستراتيجية فيها والتي تتيح لها التحكم على اهم الطرق والمضايق البحرية من أجل تسهيل الاتصال بالعالم عن طريق المحيطات.

يأتي المحيط الهادئ في مقدمة المحيطات من حيث المساحة والأتساع وأحتوائه على ممرات استراتيجية مهمه في ميزان القوة البحرية، ويمتد من المحيط الشمالي شبه المتجمد شمالاً ويمتد جنوباً الى القارة القطبية الجنوبية ويتصل بالمحيط الأطلسي في أقصى امريكا الجنوبية الى الجنوب من رأس هورن، ويتصل بالمحيط الهندي عن طريق مضيق ملقا، وكما يتصل المحيط الهادئ بعدد كبير من الجزر والبحارعلى جانبيه، لذلك فإن هذا الفصل سيبحث التالي :

أولاً: معرفة الخصائص الجغرافية للمحيط الهادئ المتمثلة بخصائص الموقع المساحة والعمق فضلاً عن التركيز على المناطق ذات الطبيعة الأستراتيجية مثل البحار والجزر وكذلك المضايق والطرق .

ثانياً : معرفة الصراع الدولي على المحيط الهادئ من قبل الدول المطلة عليه او حتى الدول غير المطلة والتي تحاول الحصول على مناطق نفوذ من اجل تعزيز موقعها في خريطة العالم.

ثالثاً : معرفة اهمية المحيط الهادئ في آراء الجيوبولتيكيين ونظرياتهم التي اكدت كلها على ضرورة السيطرة على هذا المحيط .

المبحث الاول: الخصائص الجغرافية للمحيط الهادئ

اولاً: الخصائص الطبيعية للمحيط الهادئ :

تعرف المحيطات على أنها تلك المساحات المائية الواسعة التي تتصل ببعضها عن طريق فتحات واسعة، وتتفاوت نسبة المساحات التي تشغلها المحيطات على سطح الكرة الأرضية، إذ ان المتفحص لمجسم الكرة الأرضية يشاهد بإن الماء هو السائد جنوب خط عرض 50 درجة جنوباً كما ويلاحظ تداخل المحيطات مع القارات، كما ان المسطحات المائية تتخذ شكل المثلثات[1]، وبذلك فالمحيط الهادئ أحد هذه المحيطات التي تشغل حيزاً جغرافياً كبيراً من حيث المساحة على سطح الكرة الأرضية وله أهمية أستراتيجية كبيرة فتطل عليه عدد كبير من الدول اي ما يقارب (38 دوله إضافة الى الجزر) لذلك لابد من استعراض أهم العناصر الجغرافية المهمه لهذ المحيط .

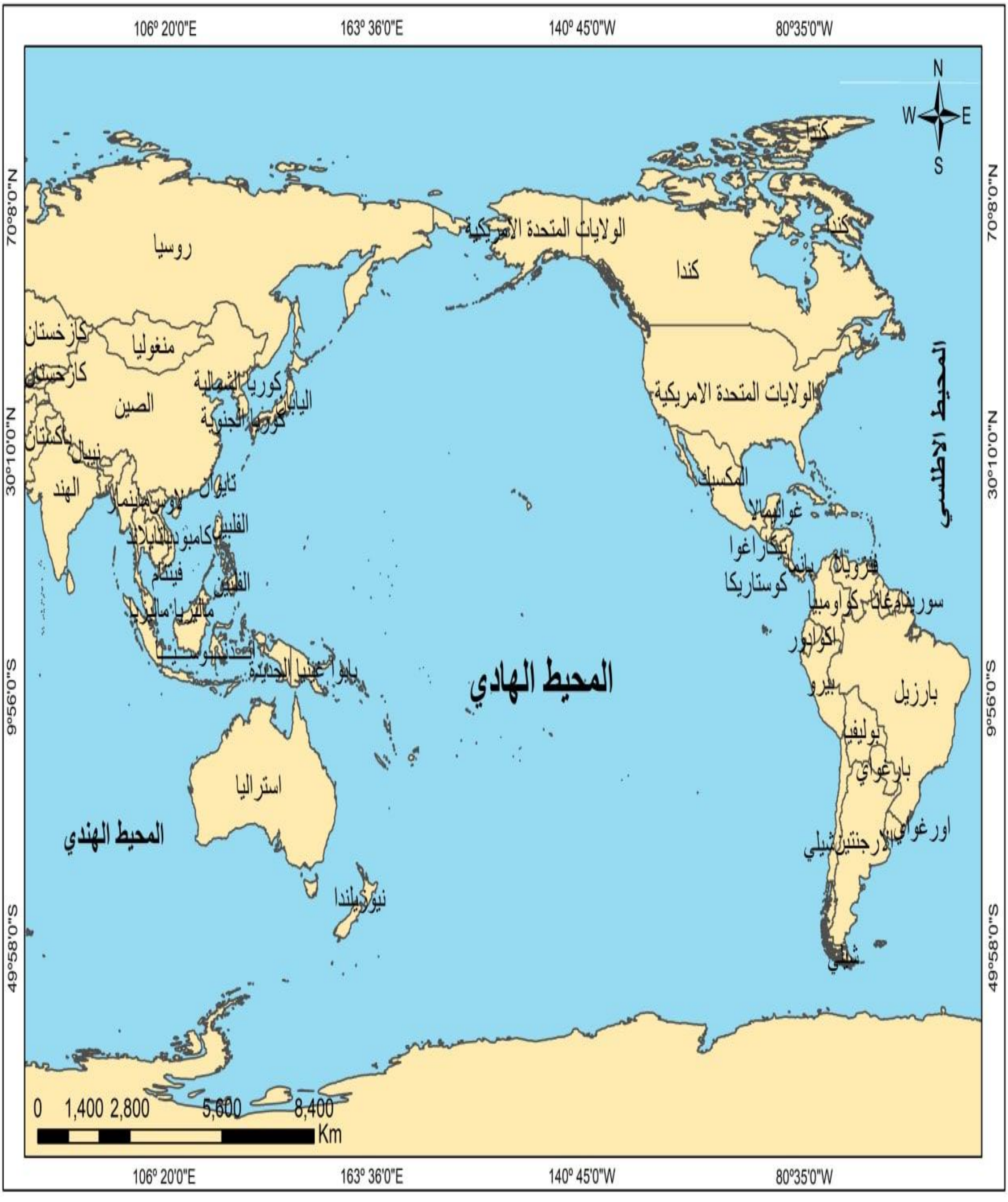
بالنسبة لتسمية المحيط الهادئ أوالباسفيكي في اللغة الأنكليزية، فكلمة (pacific) مشتقة من المصطلح الاتيني (ماري باسفيكيوم) والذي يعني البحر الهادئ، ويمتد المحيط الهادئ من جزر الوشيان شمالاً الى القطب الجنوبي جنوباً، ويحده من الغرب قارتي اسيا وأستراليا ومن الشرق سواحل قارتي الامريكيتين الشمالية والجنوبية [2]، ينظرالى خريطة (2)، اما بالنسبة لمساحته بالنسبة للكرة الارضية فتبلغ حوالي 34% من سطح الكره الارضية أي تفوق جملة مساحات القارات مجتمعة، ويعد مضيق بيرنغ المفتاح الشمالي لهذا المحيط، وتقع الحدود الفاصلة بين قارتي آسيا وامريكا الشمالية عند جزيرة ديوميد التي تكاد تنصف هذا المضيق الى قسمين متساويين، ويحدد جانبي المحيط سواحل الامريكيتين شرقاً وسواحل شرقي آسيا وجزر الهند الشرقية واستراليا غرباً، وقد أختلف الكتاب في تحديد الحدود الجنوبية للمحيط الهادئ، ويعتبربعض الكتاب دائرة عرض 40 هي الحدود الجنوبية وحدده البعض حتى دائرة عرض 66˚ 50´، ويمتد بمسافة 10500 ميل من مضيق بيرنغ شمالاً الى ساحل روس (شمال

([1]) حسن أبو سمور،حامد الخطيب، جغرافية الموارد المائية، ط1، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان، 1999، ص 199.

([2]) Balasubr amanian, The Pacific Ocean- Documentary Script,(Report), University of Mysore, India, 2014, p.2 .

انتارتيكا) جنوباً، أما المسافة من سنغافورة غرباً الى قناة بنما شرقاً فتقدر بحوالي12500ميل، أما المحيط العام فيتخذ شكل المثلث هائل المساحة [1].

خريطة (2) الموقع الجغرافي للمحيط الهادئ



الخريطة من عمل الباحثة اعتماداً على :

Philip's Atlas of the World, Second Edition, United Kingdom, 1997, p.96-97.

اما الحدود الفاصلة للمحيط الهادئ مع المحيطين الأطلسي والهندي، فالحدود الفاصلة بين المحيط الأطلسي – الهادئ فيمتد هذا الخط من راس هورون في اقصى الطرف الجنوبي لامريكا الوسطى والجنوبية في الشمال وارض جراهام في انتاركتيكا في الجنوب ويتفق امتداده مع خط الطول 70 غرباً، اماالحدود بين المحيط الهندي– الهادئ، تبدأ من شبه جزيرة الملايو ويتجه صوب الجنوب والجنوب الشرقي لتمر بكل من جزيرة سومطرة، جاوة تيمور، رأس لندن ديري وتمتد ناحية الشمال وتطل على بحر تيمور ويستمر الخط بين المحيطين من جزيرة تسمانيا ليمتد صوب الجنوب متفقاً مع امتداد خط طول 147° شرقاً لينتهي عند قارة انتاركتيكا[1]، ويرتبط بالمحيط شبه المتجمد الشمالي عن طريق مضيق بيرنغ ويرتبط بالاطلسي من خلال ثلاث مواقع وهي برزخ امريكا الوسطى عن طريق قناة بنما وفي جنوب امريكا الجنوبية عن دريك الذي يفصل بين راس هورن والقطب الجنوبي، أما من ناحية العمق فالمحيط الهادئ هو أخفض المحيطات واشدها عمقاً على الأطلاق فهو يشغل مساحة 51% من المساحة الكلية للمحيطات ، ويبلغ متوسط عمقه حوالي3940م وهو أخفض من متوسط عمق المحيط الهندي بحوالي 100 م ومن متوسط عمق المحيط الأطلسي بحوالي630م[2]، ويشغل المحيط الهادئ وحده نحو ثلث مساحة الأرض أي 166مليون كم2 تقريباً ومن ضمنها البحار الداخلية، ويحتوي المحيط الهادئ على نصف كمية المياه الأجمالية الموجودة على سطح الأرض[3]، وتتميز السواحل الشرقية للمحيط (السواحل الغربية للأمريكيتين) بأنها سواحل بحرية ذات سهول ضيقة تنحصر بين (جبال الروكي والأنديز) وتبدو هذه السهول مستقيمة الامتداد، وذلك فيما عدا السواحل الجنوبية لتشيلي والساحل الغربي لأمريكا الشمالية وتكثر الفيوردات * والخلجان والمضايق والجزرالساحلية ويعتبر خليج كاليفورنيا من اكبر البحار الهامشية على طول السواحل الشرقية للمحيط، أما السواحل الغربية فإنها تجاور سهولاً اوسع وأقل ارتفاعاً من السهول الشرقية، وتضم السواحل الغربية مجموعة من الأقواس المحيطية الجزرية التي تمتد من كمشتكا الى نيوزلنده جنوباً وتحصر بحاراً منها بحر اوكخستك واليابان والبحر الأصفر وبحر الصين الشرقي

---

(1) محمد خميس الزوكة ، جغرافية المياه ، ط1 ، دار المعرفة الجامعية ، الاسكندرية ، 1998 ، ص326 .

(2) عبد العزيز طريح شرف ، الجغرافيا الطبيعية (أشكال سطح الأرض) ، ط4 ، مؤسسة الثقافة الجامعية ، الاسكندرية ، 1984 ، ص 153.

(3) آن لوفيڤر- باليدييه ، البحار والمحيطات ، ترجمة زينب منعم ، المجلة العربية ، العدد 154، الرياض، 2015 ، ص 100 .

*الفيوردات هي عبارة عن وديان حفرتها الأنهار الجليدية في جوانب الجبال ثم غمرتها مياه البحر فبدت كأنها خلجان ضيقة متعمقة في اليابسة .

والجنوبي[1]، بالتالي نستطيع ان نلاحظ ان هنالك اختلاف ما بين السواحل الشرقية والغربية للمحيط من ناحية وجود البحار وأختلاف شكل وحجم السواحل.

وتجدر الإشارة الى ان خط التوقيت الدولي (التاريخ) يمربالمحيط الهادئ وهو الخط المقابل (Antipodal) لخط الطول الرئيسي المعروف بغرينتش والذي يساحل شرقي المحيط الاطلسي

عند خط الطول 18 ذلك الخط الذي يمتد في وسط الهادئ ، لكنه ليس في تمام استواء خط غرينتش، اذ أنه يتعرج بوسط المحيط في منطقتين :

الأولى : في شماله قرب دائرة العرض 5 درجة شمالا حيث يتجه هنا صوب الغرب لتصبح جزر الوشيان الشمالية على الجانب الامريكي او بالتحديد في شرق المحيط الهادئ .

الثانية : في الجنوب بالتحديد بالجزء الشمالي من نصفه الجنوبي اي الى الجنوب من خط الاستواء عند دائرة العرض 5 جنوباً بالهادئ، لتصبح بذلك جزيرة فيجي على الجانب الآسيوي اي في الجانب الغربي من المحيط الهادئ، وتتضح أهمية خط التاريخ الأولى في تعديل التقويم بين جانبي المحيط الهادئ وقاراته فمثلاً اذا كان اليوم موافق للاثنين في امريكا نجده يوافق يوم الثلاثاء في آسيا [2] .

ويحتوي المحيط الهادئ على أشد بقاع المحيطات عمقاً، وتوجد هذه البقاع في الأخاديد البحرية الواقعة الى الشرق من جزر الفلبيين ، وفيها يزيد العمق عن 11كم، وجود الأخاديد العميقة بجوار اقواس من الجزر الجبلية من الصفات التي يختص بها هذا المحيط [3] .

وتختلف اعماق المحيط الهادئ من جزء الى آخر، تبعاً لتنوع الظواهر الطوبوغرافية التي تشكل اجزاء قاع المحيط ، **ففي الجانب الشرقي** من المحيط الهادئ نجد في الشمال حوض آلوشيان شمال غرب الاسكا يصل عمقة الى 4000 م، وجنوب شرق المحيط يوجد حوض ضخم أمام سواحل بيرو وشيلي ويزيد عمقه على 5000 م وحوض ثالث كبير يمتد الى الجنوب من السواحل الشيلية، **أما غرب المحيط الهادئ** فتتعدد الأحواض ، منها حوض الفلبيين ويوجد في شرقي جزر الفلبيين، ويمتد شمالاً حتى مشارف جزر اليابان وعمقه يصل 6000 م ، وحوض شرق أستراليا الذي يتراوح عمقه بين 4000-5000 م ، وحوض جنوب استراليا الذي يصل عمقه نحو 5000 م وهنالك أحواض داخليه في المحيط مثل حوض فيجي ، أما بالنسبة للخنادق او الخوانق فإن المحيط الهادئ ينفرد بوجود أعظم الخنادق من حيث الامتداد والعمق ومثال على ذلك خندق اتاكاما (خندق بيرو – شيلي) الذي يبلغ طوله 4000 كلم ، أما غرب المحيط الهادئ

---

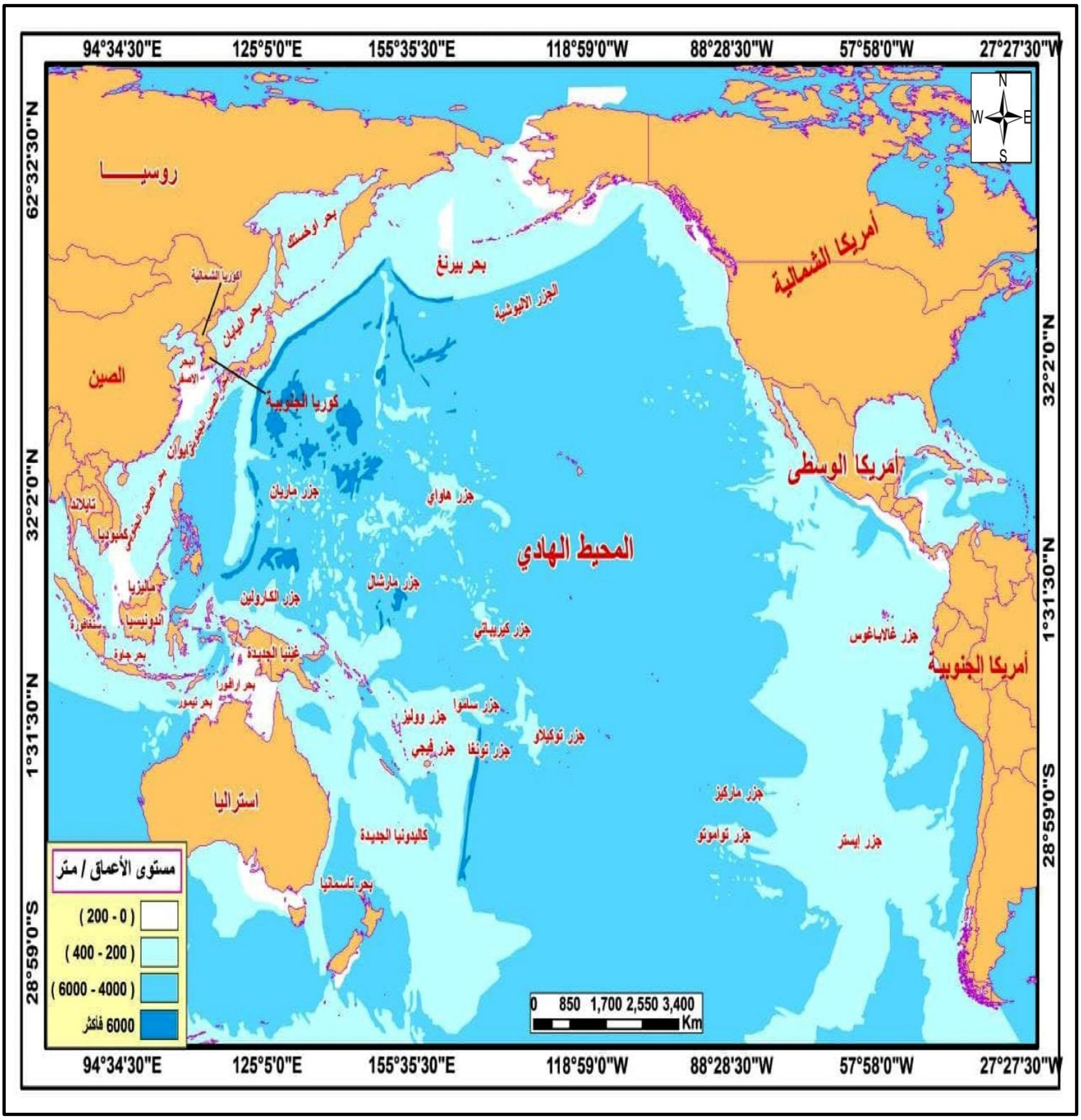
(1) حسن سيد احمد ابو العينين ، مصدر سابق ، ص 519-520 .

(2) طلعت احمد محمد عبدة ،حورية محمد حسين جاد الله ، جغرافية البحار والمحيطات ، ط2 ، دار المعرفة الجامعية ، الأسكندرية، 1999 ، ص 269 .

(3) عبد العزيز طريح شرف ، مصدر سابق ، ص154 .

فيشتهر بكثرة الاخاديد او الخنادق البحرية واهمها الوشيان وخندق كوريل واليابان وخندق ماريناس، وخندق الفلبيين وخندق تونجا – كيرماد، ينظر الى جدول (1) الذي يبين اعماق اهم الخوانق في المحيط الهادئ أهم الخوانق المحيطية في المحيط الهادئ وينظر الى خريطة (3) أعماق المحيط الهادئ [1] .

خريطة (3) أعماق المحيط الهادئ



المصدر من عمل الباحثة اعتمادا على :

---

[1] جودة حسنين جودة ، جغرافية البحار والمحيطات الطبيعية والحيوية ، ط1 ، دار المعرفة الجامعية ، الاسكندرية ، 2016 ، ص 220-225 .

Philip's Atlas of the World, Second Edition, United Kingdom, 1997, p.96-97.
آن لوفيڤر- باليدييه ، البحار والمحيطات ، ترجمة زينب منعم ، المجلة العربية ، العدد 154 ، الرياض ، 2015 ، ص 101 .

جدول (1) أخفض الخوانق في المحيط الهادئ

اسم الخانق	العمق بالمتر
الوشيان	7679
كوريل	10540
اليابان (بونين)	9810
ماريانا (غورشالنجر)	11500
ميندناو	10030
نيو بريتان	8320
نيو هبريدز	9035
تونجا	10800
كرمادوك	9994
بيرو – شيلي	8050

المصدر : حسن سيد احمد ابو العينين ، جغرافية البحار والمحيطات الاوقيانوغرافيا ، ط3 ، الدار الجامعية للطباعة والنشر ، بيروت ، 1967 ، ص 276.

ويتضح من الجدول السابق أن اخفض تلك الخوانق من حيث العمق هو خانق ماريانا ويبلغ عمقة 11500م ، ويليه خانق تونجا 10800 م ، اما خانق الوشيان فهو الاقل عمقاً بمعدل 7679م. وبعد أستعراض أهم المقومات الطبيعية للمحيط الهادئ لا بد من التعرف على أجزاء المحيط الهادئ ذات الأهمية الاستراتيجية أبتداءاً من الشمال الى الجنوب .

ثانياً: البحار الهامشية (الأذرع البحرية) ذات الأهمية الأستراتيجية في المحيط الهادئ :

تعد البحار الهامشية والتي تقع على حافتي المحيط الهادئ الشرقية والغربية ذات اهمية استراتيجية فائقة التصور وخاصةً السواحل الغربية للمحيط الهادئ، ذلك أن الامتداد الطولي للسواحل الامريكية شرق الهادئ الناتج عن التكوين الجيولوجي يجعلها شبه خالية من البحار الداخلية، إذ ان الوحيد الذي يدخل ضمن هذا التعريف هو خليج كاليفورنيا، وبعض الفيوردات التي توجد على سواحل كولومبيا البريطانية غرب كندا في الشمال وعلى سواحل جمهورية تشيلي في الجنوب، أما من الغرب فهناك عدد من البحار شبه المقفلة بين قارة آسيا وأقواس الجزر الساحلية من ناحية أخرى، وتشمل هذه البحار بحر بيرنغ وتحدة جزر الوشيان وبحر اخستك وتحده شبه جزيرة كمتشكا وبحر اليابان بين كوريا الشمالية والجنوبية وجزر اليابان والبحر الأصفر بين كوريا والصين، وبحر الصين الشرقي بين الصين وجزر ريوكيو، وبحر الصين الجنوبي بين جزر الفلبين وجزيرة بورنيو والملايو والهند الصينية وجنوب الصين، وبحر سلبيس بين جزر الهند الشرقية وبحر باندا، ومعظم هذه البحار عميقة وعلى سواحل استراليا

يوجد خليج كاربنتاريا وبحر ارافورا ، اضافة الى بحر الفلبيين وبحر كوريل وبحر تسمان [(1)] .

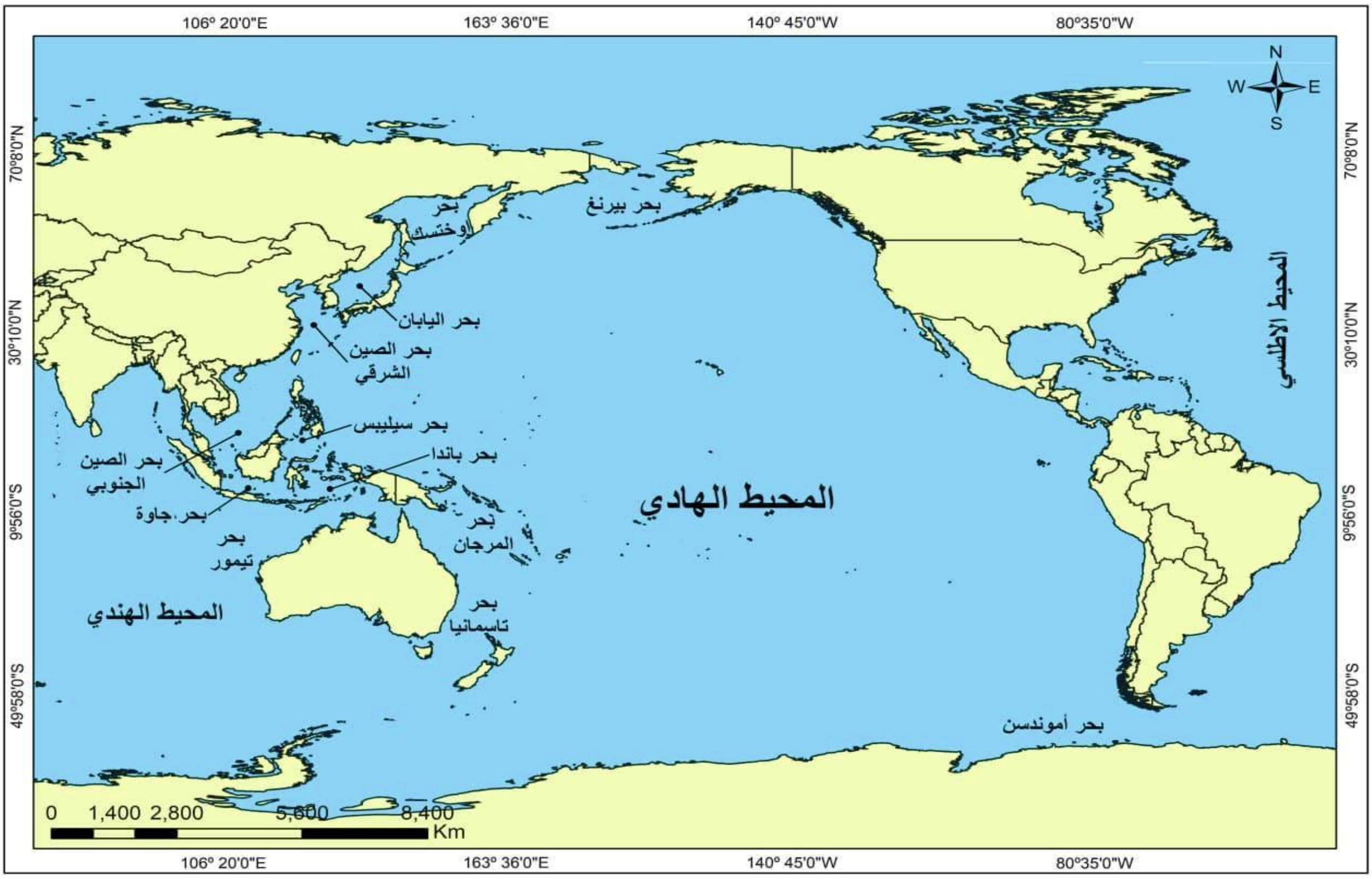
وللمزيد من الأطلاع ينظر الى جدول (2) وخريطة (4)

جدول (2) الأذرع البحرية في المحيط الهادئ

البحار	المساحة (مليون) كم2	كمية المياه مليون كم3
بحر بيرنغ	2.268.200	3.259.000
بحر اوخستك	1.527.600	1.279000
بحر اليابان	1.007.700	1.361.000
بحر الصين الشرقي	1.249.200	235.000
بحر الصين الجنوبي	447.3	-
بحر كاليفورنيا	162.200	132.000

المصدر: محمد صبري محسوب ، موضوعات في جغرافية البحار والمحيطات ، ط1، دار نهضة الشرق للطباعة ، القاهرة ، 2002 ، ص 204.

خريطة (4) الاذرع البحرية في المحيط الهادئ



المصدر من عمل الباحثة اعتماداً على :

Philip's Atlas of the World, Second Edition, United Kingdom, 1997, p.96-97.

([1]) محمد صبري محسوب ، موضوعات في جغرافية البحار والمحيطات ، ط1، دار نهضة الشرق للطباعة ، القاهرة ، 2002 ، ص122-123 .

ويمكن أستعراض الخصائص الجغرافية لبعض من هذه البحار وهي كالتالي :

1. **بحر بيرنغ وبحر اوخستك :**

يقع البحران في الحافة الشمالية من المحيط الهادئ ويتميزان بسيادة الظروف شبه القطبية، فكلاهما محاطان بكتل من اليابسة من ثلاثة جهات ومنفصل عن حوض المحيط الرئيسي من خلال جزر ذات ممرات عميقة تسمح بدخول المياه [1]، ويعد بحر بيرنغ هو بحر شبه مغلق تحده روسيا من الشمال والغرب، ومن الشرق ألاسكا، ومن الجنوب جزر ألوشيان وهي مقسمة بالتساوي تقريبًا بين حوض عميق (أقصى عمق 3500 م) والأرفف القارية (أقل من 200 م)، ويتناقض الرف العريض (500 كم) في الشرق مع الجرف الضيق (أقل من 100 كم) في الغرب[2]، ويعتبر بحر بيرنك ثالث أكبر بحر هامشي بمجموع مساحة تقدر ($2.3\cdot10^6$ كلم^2) وبحجم اجمالي قدره ($3.7\cdot10^6$ كلم^3) ويمتد من شمال غرب خط جزر الوشيان بالقرب من الخط 166 غرباً الى سواحل سيبيريا بالقرب من 179 شرقاً ويكون عمقه أقل من 200م، أما بحر اوخستيك يقع بين ساحل سيبيريا في الغرب والشمال وشبه جزيرة كمتشكا من الشرق وجزر كوريل في الجنوب والجنوب الشرقي، وليس هنالك تمايز ما بين المناطق العميقة والاقل عمقاً كما في بحر بيرينغ، وهنالك العديد من الممرات بين جزر كوريل تربط هذا الحوض مع المحيط الهادئ ومن أهمها مضيق بوسول(Boussole) قرب دائرة °46.5 شمالاً ويمثل حوالي 43% من مجموع مساحة المقطع العرضي ويبلغ عمقه 2318 م وكروزينشيرن (Kruzenshtern) قرب دائرة°48.5 شمالاً ويؤلف 24% من حيث المساحة وعمقه 1920م، اضافة الى ممرين يربطان بحر اوخستك مع بحر اليابان في الجنوب هما مضيق تاتارسكي(Tatarskyi) الذي يربط بين سيبيريا وجزيرة سخالين ويكون عمقه أقل من 50م، أما مضيق صويا(Soya) فيربط بين جزيرة سخالين وهوكايدو ويبلغ عمقه اقل من 200م .

2. **بحر اليابان :**

ويتكون بحر اليابان من حوض عميق معزول ويتصل ببحر الصين الشرقي من جهة الجنوب وبحر اوخستك بالشمال والمحيط الهادئ في الشرق، ويتم تبادل المياه مع البحار المحيطية من خلال اغلب الممرات الضيقة التي لا يتجاوز اعماقها 100 م بالقرب من دائرة

---

(1)Matthias Tomczan, j. Sturat Godfrey, Regional Oceanography: an Introduction, Second edition, Buttler and Tanner, London, 2001, p.157.

(2) Phyllis J. Stabeno Et Al, The Physical Oceanography of the Bering Sea, in Thomas R. Loughlin, Kiyotaka Ohtani, ed, Dynamics of the Bering Sea, First Edition, Institute of Marine Science, University of Alaska Fairbanks, 1999, p.1.

عرض 40 شمالاً، اما الاعماق الاخرى لا تتجاوز 3500 م في هذه المنطقة وهي معروفة بأسم حوض اليابان، والى جنوب من دائرة عرض 40 شمالاًحافة ياموتوا(Yamato) التي تفصل حوض ياموتو الى الشرق والتي يزيد عمقها عن 2500م [(1)] .

3. **البحر الأصفر :**

يقع بين شبه الجزيرة الكورية من الشرق وشرق الصين من الغرب ويصب في طرفه الشمالي الغربي نهر هوانغ هو وعند طرفه الجنوبي الغربي يصب فيه نهر اليانغتسي ويتصل ببحر بوهاي بواسطة مضيق بوهاي في الشمال الغربي، وتقدر مساحته 380000 كم مربع وعمقه في المتوسط 44م.

4. **بحر الصين الشرقي :**

يقع في شرق البر الصيني ويمتد من مقابل شنغهاي بأتجاه الجنوب ويعد امتداداً للبحر الاصفر ويصل الى تايوان، ويغطي مساحة (770000كم2) ومتوسط عمقه 370م، وهو عريض من الشمال وضيق من الجنوب وجزر ريوكيوريتو اليابانية في الشرق وبحر الصين الجنوبي على الطرف الجنوبي ومن مضيق تايوان في الجنوب، وتكثر على طول الساحل المتعرج الخلجان والجزر واهم هذه الجزر هي تايوان وأرخبيل تشوشان وجزر بنغهو وجزيرة دياويوي [(2)]، ويتصل ببحر اليابان عبر مضيق كوريا، ينظر الى خريطة (5).

وتجدر الأشارة الى انه ارتبط باسم الصين ومصالحها الاقتصادية والاستراتيجية، وقد دخلت الصين في حالة من النزاع مع اليابان في بحر الصين الشرقي حول سلسلة جزر "سينكاكو" أو "دياويو" ويمتاز البحر بغناه واعتماده للصيد، و من المتوقع أن تكون موطناً غنيا بالمخزونات النفطية و الغازية، إضافة إلى موقع الجزر الإستراتيجي على مشارف طرق النقل البحرية في بحر الصين الشرقي، و تتضارب التقديرات بخصوص مخزونات المنطقة من الطاقة وحسب التقديرات الصينية فأن المنطقة تخزن ما يقارب 160 مليار برميل من النفط، بينما تتراوح مخزونات الغاز الطبيعي ما بين 175 و 210 تريليون قدم مكعب [(3)]، بينما اشارت تقديرات الطاقة الأمريكية في تقريرها لسنة 2014 ان بحر الصين الشرقي يحتوي على ما يقارب 200 مليون برميل من النفط من الأحتياطيات المؤكدة والمحتملة، وقد بدأت الصين بأنشطة الاستكشاف في بحر الصين الشرقي منذ العام 1980 واكتشف حقل بينغوا للنفط والغاز في العام 1983، وقد

([1]) Matthias Tomczan, j. Sturat, op.cit, p.157-163 .

([2]) شيوى قوانغ ، جغرافيا الصين ، ترجمة محمد ابو جراد ، ط1 ، دار النشر باللغات الأجنبية ، بكين ، 1987 ، ص3 - 4 .

([3]) عبد القادر دندن، مكانة بحري الصين الشرقي و الجنوبي في الاستراتيجية الصينية تجاه منطقة آسيا المحيط الهادئ، مجلة قضايا اسيوية، العدد الأول، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية و السياسية و الاقتصادية، برلين ، 2019، ص4-6 .

شاركت اليابان في تمويل خطوط انابيب النفط والغاز من حقل بيهنغوا الى شنغهاي من خلال بنك التنمية الآسيوي والبنك الياباني للتعاون الدولي، وفي الآونة الأخيرة ركزت كل من الصين واليابان جهودهما لأستخراج النفط والغاز في حقل اوكيناوا، اما الغاز فحسب تقديرات الطاقة الأمريكية ما بين 1-2 ترليون قدم مكعب من الأحتياطيات المؤكدة والمحتملة، اما المصادر الصينية فتشير الى ان الأحتياطات تصل الى 250 ترليون قدم مكعب من المواد الطبيعية غير المكتشفة معظمها في حقل اوكيناوا [1]، ولأهمية هذه البحر والنزاع الحاصل فيه سيتم تناول ذلك بالتفصيل في الفصول القادمة .

خريطة (5) الموقع الجغرافي لبحر الصين الشرقي



(1) U.s. Energy Information Administration, East China Sea (Report), 2014, p.3-5 https://www.eia.gov/international/analysis/regions-of-interest/East_China_Sea

المصدر من عمل الباحثة اعتماداً على :

Philip's Atlas of the World, Second Edition, United Kingdom ,1997 p.96-97.

5. بحر الصين الجنوبي :

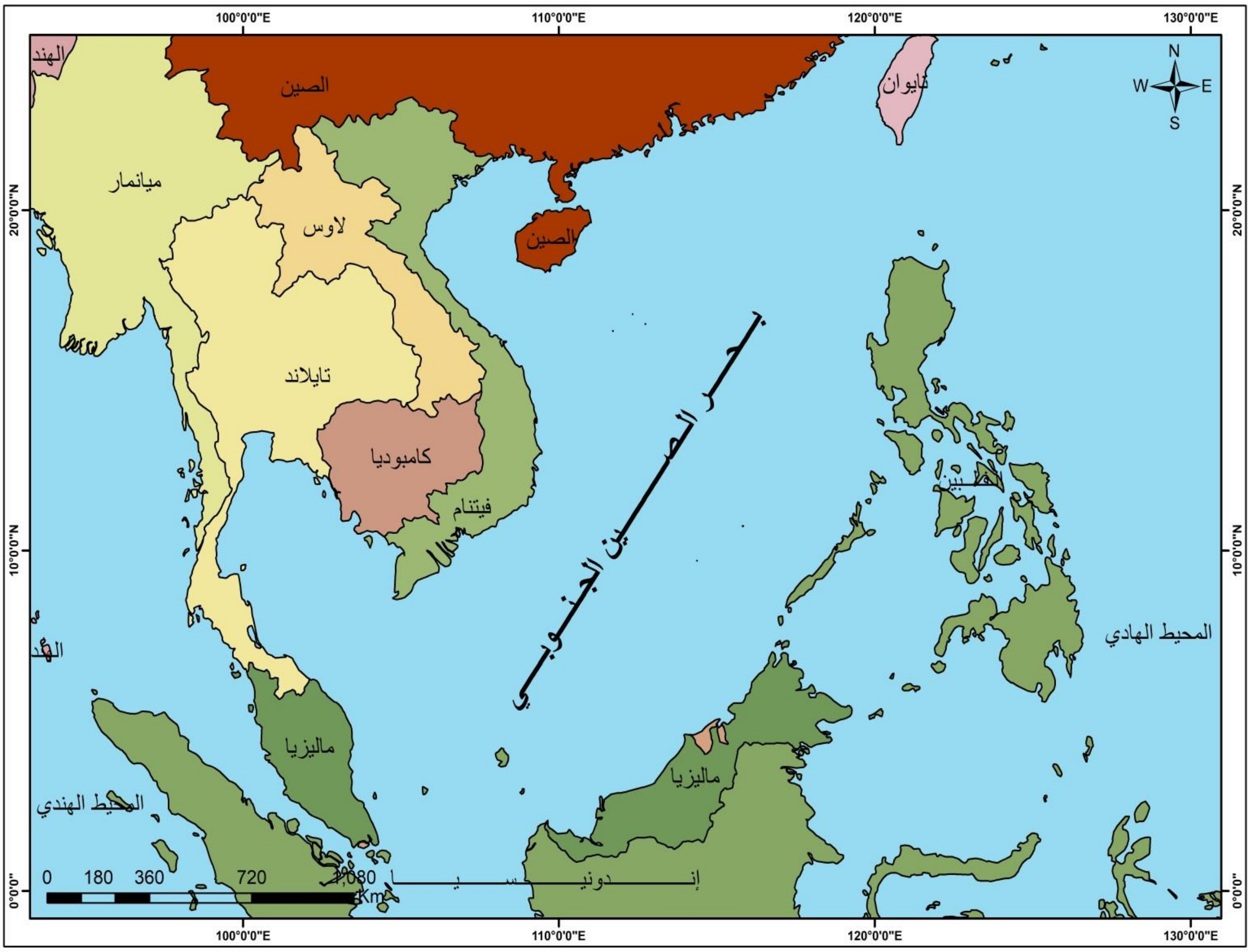
يقع هذا المسطح المائي في المحيط الهادئ محاط جزئياً بالسواحل القارية للصين وفيتنام وأجزاء من شواطئ تايلند والفلبيين وماليزيا وبروني وأندونيسيا، وتنتشر المئات من الظواهر الجيولوجية الصغيرة على مساحة تقدر ب 447.3مليون كم2(أو 1.5 مره من حجم البحر المتوسط) [1] ، ويعتبر بحر الصين الجنوبي من البحار شبه المغلقة حسب تصنيف الأمم المتحدة وأتفاقية البحار (خليج أو حوض أو بحر) محاط بدولتين أو اكثر من الدول ويتصل ببحر آخر أو محيط عن طريق منفذ ضيق أو يتكون بالكامل او بشكل أساسي من البحار الأقليمية والمناطق الأقتصادية الخاصة لأثنين أو أكثر من سواحل الدول، ينظرالى خريطة (6) وتقع منطقة بحر الصين الجنوبي ضمن المركز العالمي للتنوع البايولوجي للأنواع البحرية، فعلى سبيل المثال هنالك أكثر من 2500 نوع من الأسماك البحرية و500 نوع من الشعاب المرجانية، وتدعم المنطقة أيضاً بعضاً من غابات المنغروف والأعشاب البحرية وقد تقلصت هذه الغابات والأعشاب البحرية بسبب القطع الجائر للأخشاب والتحول من أجل تربية الأحياء المائية وقد تدهورت الأعشاب البحرية بنسبة 20-50% [2]، وتكمن الأهمية الأستراتيجية لبحر الصين الجنوبي، كونه نقطة عبور لمضيق تايوان في الشمال ومضيق ملقا في الجنوب ، وهذا الدور الجغرافي الأستراتيجي لاغنى عنه لربط التجارة البحرية لشمال شرق آسيا مع بقية العالم، فبالتالي فإن أهمية بحر الصين الجنوبي كممر تجاري ومنطقة عبور استراتيجية مهمة لان الصين تعتبره المنفذ الأهم فيها باتجاه المحيط الهندي ثم الى بحر العرب وأسواق الشرق ثم الى مضيق عدن والبحر الأحمر ثم أوروبا وبذلك يهيءللصين امتداداتها باتجاه الشرق الأوسط وافريقيا ءواوروبا وحتى المحيط الأطلسي كما انه يعد بوابتها الى المحيط الهادئ وبذلك يصبح اهم حلقة وصل طبيعية بين اقليمها التجاري وبين باقي دول العالم، إضافة الى ان الصين تنظر اليه على انه الحاجز البحري الأهم لدفع الخطر عنها خاصةً في صراعها الاقتصادي مع الولايات المتحدة فضلاً عن كونه يمثل تماساً مع دول لا تتوافق مع الصين وانها تعلم بان معركتها المستقبلية مع الولايات المتحدة ستبدأ من بحر الصين إضافة الى ان الصين تعتمد

([1]) Clarence J. Bouchat, The Paracel Islands And U.S. Interests And Approaches In The South China Sea, (Report), Strategic Studies Institute and U.S. Army War College Press, 2014 , p.2-3.

([2])Ulla Li Zweifel, South China Sea GIWA Regional assessment, Report No.54 , Global International Waters Assessment, Sweden, 2005, p.18-19 .

كثيراً على النفط وبالتالي فان بحر الصين هو الطريق الأهم للوصول الى عصب الصناعة الصينية وهو النفط .

خريطة (6) الموقع الجغرافي لبحر الصين الجنوبي



الخريطة من عمل الباحثة اعتماداً على :

Philip's Atlas of the World, Second Edition, United Kingdom ,1997, p.96-97

وتشمل هذه المنطقة 4 ارخبيلات* رئيسة تحتوي على المئات من الجزر والجزر الصغيرة والشعاب المرجانية والصخور وهذه الجزر هي براسيل، ماكليسفيلد بانك، برتاس، وسبارتلي، والمجموعة الخامسة من الجزر ناتوناس لا تعتبر جزء من بحر الصين الجنوبي ولكن اندونيسيا وفيتنام تتنازع على الجرف القاري، وما بين هذه المجموعات الأساسية من الجزر تعتبر جزر براسيل موضع التنافس ما بين (الصين- تايوان- فيتنام) (1)، وارخبيل براسيل هو مجموعة من

(1) Tridib Chakraborti , China and Vietnam in the South China Sea Dispute : A Creeping, Conflict–Peace–Trepidation Syndrome, China Report, Vol.48, No.3, 2012, p286 .

الجزر الصغيرة 15 جزيرة والشعب المرجانية والمياه الضحلة المنتشرة على مساحة 15000كم2، تقع على مساحة اقل من 150 ميل بحري من جزر هاينان الصينية وعلى بعد 240ميل بحري من دانانغ في فيتنام، وعقب النزاع المسلح بين فيتنام والصين عام 1974 على جزر براسيل وقد سيطرت الصين عليه بالكامل الى جانب ثلاثة مجاميع من الجزر(1)، وتتكون جزر براسيل من سلسلتين رئيسيتين : هما مجموعة الهلال في الغرب وامفينريت في الشمال إضافةً الى الجزر المعزولة وتكمن الأهمية الأقتصادية لجزر براسيل لكونها تربط المحيط الهادئ والهندي وبحر الصين الجنوبي وتعتبر من أكثر المناطق المتنوعة بايولوجياًفي العالم وهو غني بالأنواع المهددة بالانقراض والاسماك التجارية مثل التونه والماكريل، والاسكادر والشعاب المرجانية (2)، وهنالك نقطة ضوء أستراتيجية مركزية أخرى وهي ارخبيل سبارتلي الذي يقع على بعد 250كلم من فيتنام و ما يقارب 522 ميل بحري من الصين وتقع على مسافة اقل من 100 ميل بحري من الفلبيين وماليزيا بورنيو و400 ميل بحري جنوب براسيل، وقد سمي هذا الأرخبيل بذلك بعد ان قام ريتشارد سبارتلي وهو قبطان سفينة بريطانية لصيد الحيتان من اكتشافه في العام 1840، وهذه المنطقة ذات أهمية حيوية وأستراتيجية لأن الخط البحري الرئيسي للأتصالات للسفن البحرية التجارية العابرة بين المحيطين الهندي والهادئ يقع الى الغرب منه وهنالك 6 دول تتنازع على هذه الجزر وهذا ما سنتناوله بالتفصيل بالفصول القادمة (3)، وبشكل عام فإن بحر الصين الجنوبي غني بالموارد الهيدروكاربونية وتسعى الدول الى استغلال حصتها، وحسب التقديرات الأمريكية فإن البحر يحتوي على 1.6 مليار برميل قابلة للأستكشاف لكن في المقابل وحسب تقديرات المساحون الصينيون فإن هذه الموارد ما بين 105 مليار برميل و213 بليون برميل ، منها ما بين 10.5 بليون برميل – 21.3 بليون قابلة للأستكشاف، بالاضافة الى الكميات الكبيرة من الغاز الطبيعي، وكما لاحظ أحد الخبراء أن كل سنة ما يقارب 50000 سفينة تستخدم مضيق ملقا لنقل النفط عبر بحر الصين الجنوبي الذي يربط بين الهادئ والهندي في طريقه الى شرق آسيا وهي 6 أضعاف الكمية التي تمر عبر قناة السويس وب17 مرة من الكمية المنقولة عن طريق قناة بنما وحوالي ثلثي الامدادات من الطاقة لكوريا الجنوبية وما يقارب من 60 % من امدادات النفط لليابان وتايوان و80% من واردات الصين للنفط تتم عبر بحر الصين، وتجدر الأشارة الى ان النفط ليس المورد الطبيعي الوحيد في

---

*الأرخبيل هو مجموعة من الجزر المتقاربة في البحر.

(1) Tridib Chakraborti , op.cit , p.286.
(2) Clarence J. Bouchat , Op.cit , p.6.
(3) Tridib Chakraborti , op.cit , p.286.

بحر الصين الجنوبي فلا تزال الأسماك عنصراً اساسياً لسكان المناطق الساحلية [1]، وهي ذات أهمية كبيرة على المستوى المحلي والوطني وذات أهمية دولية ، كونها مساهماً اساسياً في الايرادات وفي غذاء السكان كما ذكرنا ، وفي المجمل فإن بحر الصين الجنوبي ينتج ما يقارب 5 مليون طن من الصيد في كل عام ، و10% من أجمالي الصيد العالمي [2] .

6. بحار الجرف الأسترالي :

توجد هذه المجموعة الى الغرب والى الجنوب الشرقي من البحر المتوسط الأسترالي وتنتمي كلتا المنطقتين الى الرفوف القارية وتشكل البحار الى الغرب والشمال الغربي من البحر المتوسط الاسترالي جزء من أكبر منطقة للرفوف في محيطات العالم، وتشمل هذه المنطقة خليج تايلند ، رف سوندا، مضيق ملقا، وبحر جاوا، أما متوسط العمق فيكون ما بين 40-80م، وتكون ضحلة في معظم الرفوف التي تحد المحيطات [3].

وبعد استعراض أهم البحار الهامشية ذات الأهمية الأستراتيجية والتي لها علاقة بإستراتيجية الصين في المحيط الهادئ والتي سيتم تناولها بالتفصيل في الفصل القادم، لابد من تسليط الضوء على جزء آخر مهم من المحيط الهادئ وهو الممرات والمضايق والطرق الملاحية الرئيسة الموجوده ونقاط الأتصال مع باقي المحيطات .

ثالثاً: الأهمية الأستراتيجية للطرق و المضايق البحرية في المحيط الهادئ :

تعد المسطحات المائية حالة تواصل وباب مفتوح بعد الحركات الاستكشافية، ولم تكن حركة قطع بل هي سبب في تواصل الشعوب مع بعضها البعض على العكس من اليابس الذي يعتبر معوقاً طبيعياً صعب الاجتياز سواءاً كانت جبال او غابات او مستنقعات وسواها، وحيث كان للقوى البحرية اثر في تاريخ الدول وبناء قوتها الاقتصادية والعسكرية ، ولقد شكل الدول منذ القدم السيطرة على البحار بسبب عظم اهميتها بعد تطورانتاج السفن وقد عملت الدول القديمة على توسيع اراضيها من خلال عبور المسطحات المائية كما فعل الرومان حيث احتلوا مساحات واسعة من اراضي شمال افريقيا، كما ان بريطانيا حكمت العالم من خلال سيطرتها البحرية، وبعد تطور الفكر الجيبولتيكي كان من اهم نتاجاته ما جاء به ماهان والذي استنتج ان القوى البحرية هي التي تسيطر على العالم، وقد ربط بين فعالية الدولة في قوتها البحرية وموقعها الجغرافي وبذلك كانت الدول التي لا تمتلك منفذ بحري تسمى بالدول الحبيسة حيث تتجمع عندها

([1]) Matthew R. Costlow, Gunboat Diplomacy In The South China Sea, Master Thesis (Not Published), Defense and Strategic Studies department, Missouri University, 2012, p5-8.
([2]) Ulla Li Zweifel, op.cit, p.23.
([3]) Matthias Tomczan, j. Sturat, op.cit, p 173.

عوامل النقص سواءاً في تجارتها او في علاقاتها الدولية وهي منقوصة السيادة وتنقصها القوى البحرية وانفتاحها على العالم مع شعور شعبها بالمعاناة الدائمة، ولكن في المقابل ايضاً لا يكفي موقع الدول وحده لاقامة قوة بحرية مؤثرة وانما عوامل كثيرة، ويأتي في مقدمتها الاهمية الاستراتيجية للبحار المجاورة وفي مقدمتها الاطلالة على البحارالمفتوحة، وملائمة الشواطئ لبناء موانئ عملاقة تهيء لبناء اسطول بحري قادر، فضلاًعن امتلاكها معابر بحرية، لقد عمدت دول أوروبية قديماً الى استراتيجية استثمار اطلالتها البحرية للوصول الى المواد الأولية لذلك بنت لها قواعد في قارات العالم مثل هولندا والبرتغال وبريطانيا وغيرها وعملت تلك الاستراتيجيات على الاتصال الحضاري مع شعوب العالم واعتبرت نفسها الشعوب المفتوحة عليها هذه الدول جزءمنها كما في دول الكومنويلث حيث يعتبرونها دول تابعة للتاج البريطاني وكذلك دول افريقيا وارتباطها بفرنسا .

ويعتبر النقل البحري العمود الفقري للتجارة الدولية والأقتصاد العالمي القائم على الدور الذي لا بديل له في التواصل الثقافي والتطور التاريخي للأقتصاد، فاليوم هنالك أكثر من 90% من التجارة الدولية تتم عن طريق البحار الى حد بعيد، حيث اكثر الطرق فعالية من حيث التكلفة في النقل وكمية المواد المنقولة وشكلها سواءاً كانت مواد خام او بضائع مصنعة [(1)] .

يضم المحيط الهادئ مجموعة من الطرق الملاحية التي تربط بين غرب العالم وشرقه وفي اغلبها ذات اهمية استراتيجية كبيرة وهذه الطرق عبارة عن شريط يضم مناطق كثيفة الصناعة ممتدة من اليابان الى الصين وكوريا وهونغ كونغ وتايوان وماليزيا وبين اقاليم غير مصنعة تقريباً بإتجاه الشرق، لذلك كانت معابره المائية من اهم معابر العالم سواءاً في نقل البضائع الى الاسواق او نقل الطاقة الى هذا الاقليم الصناعي وخاصةً النفط اضافةً الى كونها معابر لادامة الاتصال بين القوات البحرية للدول ذات الاهمية الجيواستراتيجية في صناعة القرار الدولي .

لذلك سيتم الطرق الى اهم الطرق والمضايق في المحيط الهادئ وهي كالتالي:

1. الطرق الملاحية ذات الاهمية الاستراتيجية :

وتكمن أهمية طرق الملاحة البحرية في المحيط الهادئ بكونها تربط بين حضارتين مختلفتين، الاولى في شرق المحيط وتتمثل في الحضارة الامريكية الحديثة والثانية هي الجانب الغربي من المحيط والمتمثل في الحضارة اليابانية والصينية القديمة، وبالتالي لابد من تدعيم الروابط بينهما واستفادة كل منهما للآخر ومن اهم الطرق الملاحية هي :

---

(1)Elisenda Ventura Jariod, Prospection and Analysis of New Maritime Trade Nets of Asia in the Malacca Strait, Final Project in Nautical and Maritime Transport, Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona, 2019 , p.1

أ- طريق المحيط الهادئ الشمالي :

يمتد هذا الطريق على الجانب الشمالي الشرقي للمحيط الهادئ ويربط بين الموانئ المهمة التي تقع على الساحل الشمالي الغربي لامريكا الشمالية (مثل سان فرنسيسكو ، وسيتل وفانكوفر ، وانشوراج) ثم يتجة الطريق غرباً مجاوراً لجزر الوشيان الى ان يصل الى الجزر اليابانية (ميناء يوكوهاما – طوكيو)، وبعدها ينحرف جنوباً حتى ينتهي عند ميناء مانيلا بجزر الفلبيين، وقد كان نتيجة لعظم حجم التجارة التي تنقل عبر هذا الطريق، وقيمتها خاصةً بعد الحرب العالمية الثانية ان اصبح ميناء يوكوهاما رابع ميناء في العالم من حيث اهميته ومساحة الميناء البحري الخاص به اما ميناء كوب باليابان فقد كان يمثل ثالث ميناء في العالم من حيث حجم السلع التجارية التي تفد اليه وتصدر منه، ومن بين الموانئ الهامة التي تقع على طول امتداد هذا الطريق على الجانب الآسيوي شنغهاي ومانيلا وهونغ كونغ ومانيلا، ويلاحظ انه من الافضل بالنسبة للسفن التجارية التي تعبر قناة بنما والتي تحمل السلع التجارية من الامريكيتين متجهة الى السواحل الشرقية لآسيا ويتميز هذا الطريق بالتالي :

- يعد هذا الطريق الشمالي اقصرمن طريق هاواي بنحو 270ميل .
- كثرة الموانئ البحرية على طول الساحل الغربي لامريكا الشمالية ، مما يساهم بزيادة تبادل السلع التجارية ، وسهولة اتصال البواخر بهذه الموانئ اذا ما تعرضت لاي خلل او عقبات .

ب- طريق جزر هاواي :

ويربط ما بين الساحل الغربي لأمريكا الشمالية وجنوب شرق آسيا واستراليا، ويعد من اهم الطرق الملاحية التجارية بالمحيط الهادئ، وتفضل البواخر هذا الطريق الطويل في فصل الشتاء الشمالي لتتفادى الأخطار الناشئة عن الأمواج العالية والانخفاضات الجوية الكبرى بمياه بحر الوشيان، واذا ما قدرنا حمولة التجارة التي تعبر جزر هاواي والتي تفد اليه من نيوزلندا واستراليا والفلبيين واليابان متجهة الى الولايات المتحدة لتبين ان هذه الجزر اعظم مركز تجاري في قلب هذا المحيط الشاسع، ومن ثم اصبح ميناء هونولولو من اشهر الموانئ في العالم، حيث يتصل لاسلكيا بمعظم البواخر التي تعبر المحيط الهادئ ولكن ليس بمعنى ذلك بإن ميناء هونولولو يعد اضخم ميناء في المحيط الهادئ، فضلاً عن انه محطة تموين رئيسية لان معظم هذه السلع التجارية لا تنزل الى ارض الجزيرة بل هي سلع عابرة لهذا الميناء [1] ، وبالتالي فإن هذه الطرق الملاحية المهمة التي تربط مابين قارات العالم على امتداد المحيط الهادئ أصبحت تشكل مواقع استراتيجية مهمه للنشاط الاقتصادي للكثير من دول العالم الواقعه على أطراف

([1]) حسن سيد ابو العينين ، جغرافية البحار والمحيطات الاوقيانوغرافيا ، مصدر سابق ، 585-587 .
الميل البحري = 1.852 كم

المحيط ، وهذا فيما يخص الطرق الملاحية القديمة التي تربط بين اجزاء المحيط الهادئ، هنالك طرق مقترحة حديثة تربط بين محيطات العالم (المنجمد الشمالي الذي سيربط عن طريق ثلاثة طرق المحيط الهادئ والاطلسي، وبالتالي هذه المشاريع ستقلل الوقت والتكلفة وستعمل على ازدهار الحركة التجارية في العالم مستقبلاً بعد التكهنات المتزايدة حول انخفاض منسوب الجليد في القطبين الذي سيساهم مستقبلاً في فتح هذه الطرق .

ج- الطرق المقترحة الاخرى التي تربط المحيط الهادئ مع المنجمد الشمالي :

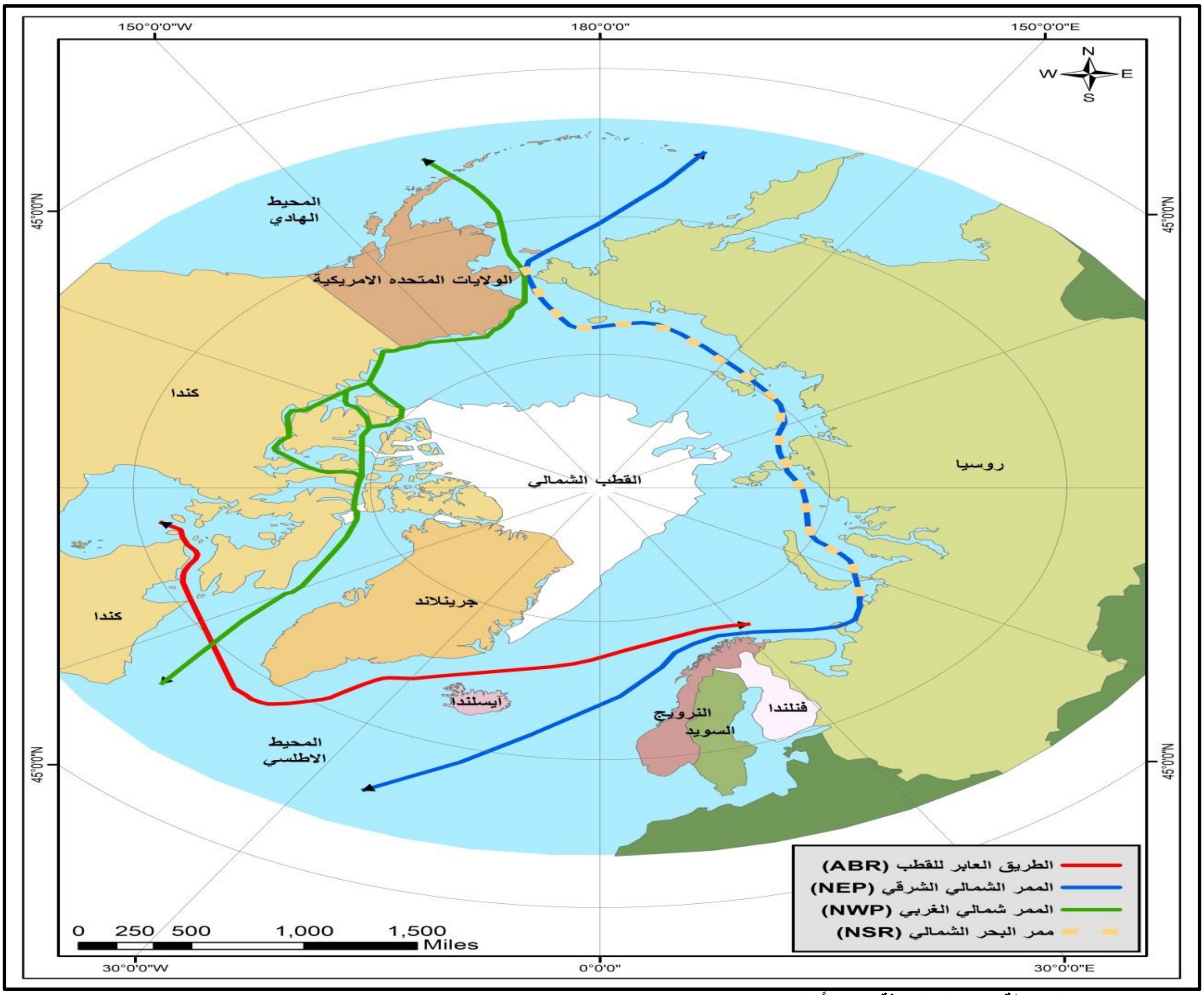
مع تزايد ظاهرة الاحتباس الحراري والانخفاض في مستوى الجليد حتى بدأت هنالك تكهنات حول أمكانية انشاء طرق شحن جديدة عبر القطب الشمالي قد تفتح الطرق البحرية في القطب الشمالي طوال العام، والطرق البحرية في القطب الشمالي هي عبارة عن ممرات بحرية تربط المحيط الهادئ والمحيط الأطلسي وتتضمن المسارات الثلاثة الرئيسة التالية: الممر الشمالي الشرقي (NEP) والممر الشمالي الغربي (NWP) والطريق البحري العابر للقطب (ABR) NEP : هو ممر بحري يقع على طول ساحل القطب الشمالي الروسي والذي يلتقي مع الطريق البحري الشمالي (NSR)، أما NWP هو ممر بحري يقع على طول الساحل الكندي وألاسكا في القطب الشمالي[1]، والممر الشمالي الغربي في القطب الشمالي يربط المحيطين الأطلسي والهادئ عبر أرخبيل القطب الشمالي الكندي من خليج بافن إلى مضيق بيرينغ، ومسافة الشحن للممر الشمالي الغربي أقل بكثير من المسار التقليدي لقناة بنما وسيستغرق العبوربين شرق آسيا وأوروبا الغربية حوالي (13600 كم) باستخدام الممر الشمالي الغربي ، مقارنة بـ (24000 كم) باستخدام قناة بنما \ بشكل أساسي، تستغرق هذه الرحلات حوالي نصف الوقت وتستفيد من خلال توفير المال على الوقود وتقليل كمية الانبعاثات الناتجة [2] و(ABR) هو ممر بحري عبروسط المحيط المتجمد الشمالي وتجذب الطرق البحرية في المنجمد الشمالي العديد من رحلات العبور الاستكشافية والدراسات حول جدوى الملاحة مع تقلص الجليد البحري في القطب الشمالي، المسافة والأوقات وتكاليف الشحن بين آسيا وأوروبا وأمريكا الشمالية وعلى سبيل المثال، يمكن (NEP) أن تقلل من مسافة النقل بين شرق آسيا وأوروبا بنسبة 25٪ مقارنة بطريق السويس مع زيادة إمكانية فتح هذه الطرق، ونظراً لفوائدها الاقتصادية استكشفت روسيا الكثير منها في الثمانينيات وتم بناء السفن التي يمكنها النقل في مناطق الجليد وتم تطوير خطوط

([1])Yijie Sui et al, Trade Volume Prediction Based on a Three-Stage Model When Arctic Sea Routes Open, Symmetry, Volume. 13, Issue. 4, 2021, p 1-2.

([2]) Rebecca Sheehan et al, The Northwest Passage in the Arctic: A Brief Assessment of the Relevant Marine Transportation System and Current Availability of Search and Rescue Services, Logistics, Volume. 5, Issue. 2, 2021, p3.

بحرية قصيرة المدى تربط أوروبا وساحل القطب الشمالي الروسي، ومنذ ذلك الحين ازداد عدد رحلات العبور الاستكشافية كما زادت الدراسات المتعلقة بالجدوى الاقتصادية منذ أن انخفض حجم الجليد البحري بشكل كبير[1]. ينظر الى خريطة (7)

خريطة (7) الممرات المقترحة التي تربط المحيط المنجمد مع الاطلسي والهادئ



الخريطة من عمل الباحثة اعتماداً على :

Yijie Sui et al, Trade Volume Prediction Based on a Three-Stage Model When Arctic Sea Routes Open, Symmetry, Volume 13 Issue 4, 2021, p 1-2.

2.مضايق المحيط الهادئ ذات الاهمية الاستراتيجية :

تزداد أهمية مضايق المحيط الهادئ الغربية بأعتبارها ذات اهمية تجارية كبرى وتؤثر على الاقتصاد العالمي فضلاً عن اهميتها العسكرية استراتيجياً وعليه تنافست القوى الكبرى من اجل

([1])Yijie Sui et al, Op.cit, p.1.

وللمزيد من الاطلاع حول هذه الطرق والتغير المناخي في القطب الشمالي ينظر الى : Jau-Ming Chen and other, Seasonal Climate Associated with Major Shipping Routes in the North Pacific and North Atlantic, Atmospheric Science, Vol. 25, No. 3, 2014.

السيطرة عليها لتصبح مناطق نفوذ لها، فتتنافس قوى الغرب مع الشرق وبعده وسائل انفرادية او عن طريق الاحلاف العسكرية ، واليوم التنافس على اشده بين قوتين واحدة فاعلة واخرى صاعدة ابتعدت كثيراً عن الفاعلة وسيكون الوضع خطير جداً لان الفاعلة لا ترضى بالواقع وستلعب لعبتها من خلال جيبولتيك عالمي يخطط فيه الاستراتيجيون والجيبولتيكيون .

لقد أزدادت الأهمية الأستراتيجية للمضايق مع زيادة حركة السفن العابرة خلالها الى الأقاليم الجغرافية المتباينة، فاقاليم اليابسة هي حركة الوصل بين المناطق البحرية، ويقترب اليابس على جانبي المضيق بصورة ملحوظة وقد لا يزيد عرض المضيق عن عشرات الامتار في بعض الاحيان، وتتجسد أهمية المضايق بكونها نقاط عقدية لطرق الملاحة البحرية تتجمع عندها طرق الملاحة وتتفرق وبالتالي هي نقاط للصراع ومطمعاً للتحكم بين الدول الكبرى فالسيطرة على المضيق تعني غلق المعبر البحري والتحكم في طرق الملاحة، وتتفاوت اهميتها تبعاً لأهمية المناطق المطلة على البحار التي يربطها المضيق وفقاً لحركة التجارة ما بين ارجاء موانئ هذه البحار والبحارالمجاورة، وقد يساهم مضيق ما بأبراز اهمية الجزيرة اوالدولة اوالمدينة المطلة ومن دراسة خريطة المحيط الهادئ وامتداداته بالبحار المجاورة والواصلة للمحيطات يلاحظ أن عدداً كبيراً من المضايق تشرف على الملاحة بين ارجاء العالم منها 15 مضيقاً على جانبي المحيط الهادئ لتسهيل حركة الملاحة بين الجانب الأسيوي أو الأمريكي [1]، وتتمثل أهم المضايق الجانب الآسيوي والامريكي للمحيط الهادئ بالتالي وكما هي مبينة بالجدول (3)

جدول (3) مضايق المحيط الهادئ على الجانب الآسيوي والأمريكي

على الجانب الآسيوي	
أسم المضيق	مناطق الربط
مضيق بالاباك	يربط بين الفلبيين - وإمارة صباح
مضيق ميندناو	في جنوب الفلبيين
مضيق لوزون	يربط بين الفلبيين وتايوان
مضيق هاينان	يربط بين جزيرة هاينان والصين في بحر الصين الجنوبي
مضيق تايوان	يربط بين جزيرة تايوان والصين
مضيق سوانوز وتكوشيما	يربط بين هونشو وشيكوكو في اليابان
مضيق تسجارو	يربط بين هوكايدو وهونشو
مضيق بيرنغ	يربط بين المحيط المتجمد الشمالي والمحيط الهادئ
مضيق كوريا	يربط بين مضايق (تاتار،سوكارو،سويا) التي ترتبط ببحر اليابان الشرقي

([1]) فايز محمد العيسوي ، الجغرافية السياسية المعاصرة ، ط1 ، دار المعرفة الجامعية ، 2000 ، ص 221 .

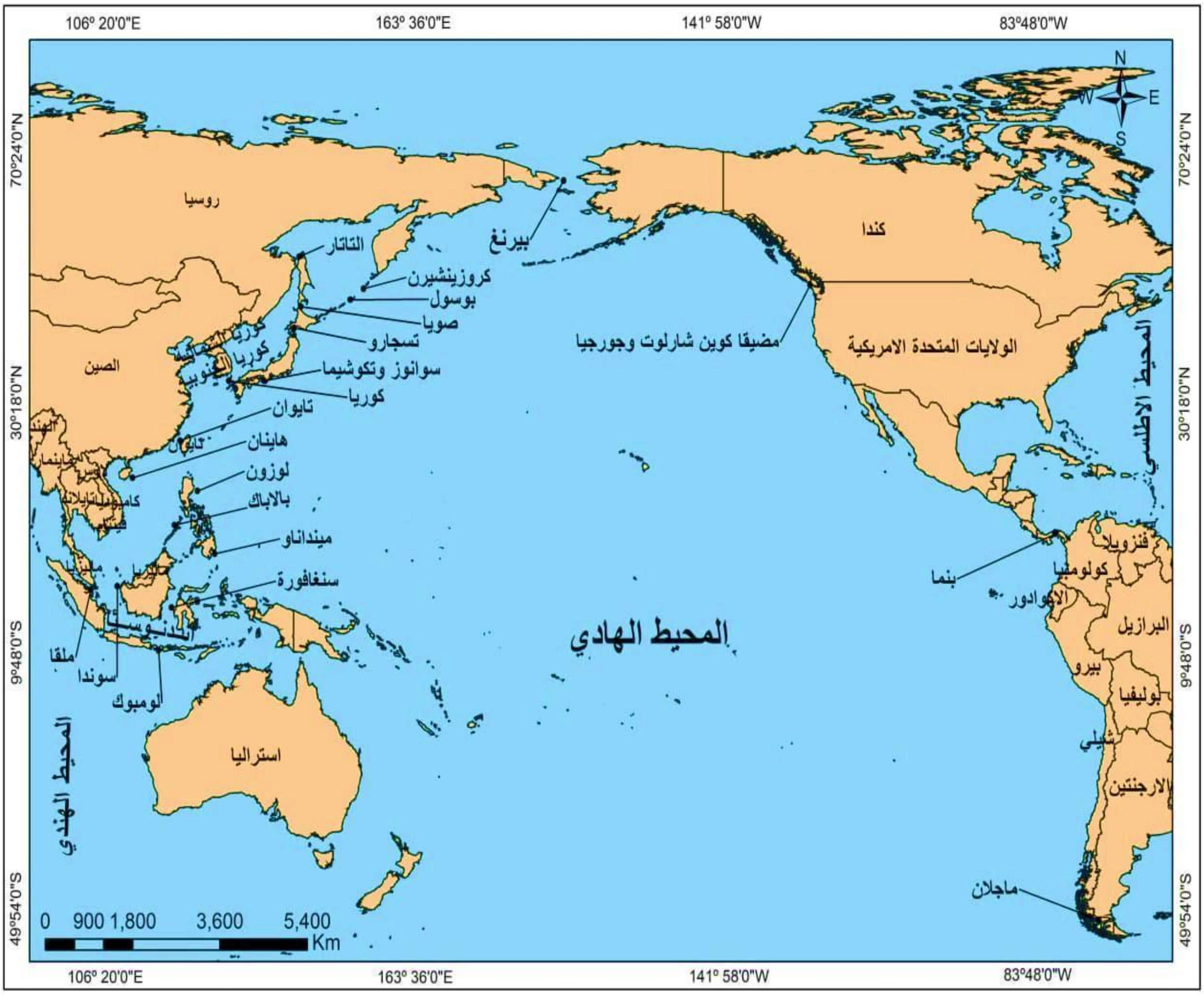
مضيق شيونغشو	يقع بين جزيرة هاينان وشبه جزيرة ليجو
على الجانب الأمريكي	
مضيق ماجلان	بين جزيرة تيراديلفويجو وشيلي
مضيقا كوين شارلوت ، وجورجيا	بين جزيرتي ڤانكوفر وكويني شارلوت والساحل الأمريكي الغربي

الجدول من عمل الباحثة اعتمادا على :

Philip's Atlas of the World, Second Edition, United Kingdom ,1997, United Kingdom p.96-97.

ومن خلال بيانات الجدول أعلاه يتبين أن اغلب المضايق المهمه تقع على الجانب الأسيوي مما جعل لهذه المنطقة أهمية كبيره في التجارة الدولية . ينظر الى خريطة (8) أهم المضايق في المحيط الهادئ .

خريطة (8) أهم المضايق في المحيط الهادئ



الخريطة من عمل الباحثة اعتماداً على :

Philip's Atlas of the World, Second Edition, United Kingdom ,1997, p.96-97.

بالأضافة الى ما تم ذكره سابقاً في الجدول (3) هنالك مضايق أخرى ذات أهمية استراتيجية ويمكن تقسيمها حسب الموقع الجغرافي منها داخل المحيط الهادئ ومنها ما يربط المحيط الهادئ بباقي المحيطات **أما أهم المضايق الموجودة في المحيط الهادئ فهي كالتالي :**

أ- **مضيق لوزون :** يقع مضيق لوزون بين جزر لوزون في الفلبيين وبين تايوان ويعتبر الممر الرئيسي الذي يربط بين بحر الصين الجنوبي والمحيط الهادئ، يبلغ عرضه حوالي 350 كم ويصل عمقه إلى حوالي 2500 م فوق عتبة المدخل ˚120.75 شرقًا ، اما قياس أعماقه في جزر باتان وجزر بابويان معقد الى حد ما [1].

ب- **مضيق كوريا:** يقع في شمال غرب المحيط الهادئ ويربط بين مضايق (تاتار،سوكارو،سويا) التي ترتبط ببحر اليابان الشرقي والذي يرتبط بالبحار المجاورة ويعد مضيق كوريا واحداً من المضايق الاربعة الذي يتدفق إلى بحر اليابان الشرقي ويلعب دورًا رئيساً في تحديد ديناميانه، ومضيق كوريا هوعبارةعن قناة ضحلة (يبلغ عمقها حوالي 140 مترًا) تربط بحر الصين الشرقي الضحل الواسع (أعماق تتراوح بين 50 م و 1000 م) مع بحر اليابان الأكثر عمقاً (وتتجاوز الأعماق 2000م) ويبلغ طول المضيق حوالي 330 كم وعرض 140 كم في أضيق نقطة، والطرف الشرقي من مضيق كوريا مقسم إلى قنوات شرقية وغربية بجزيرة تسوشيما ، تقع جزيرة تسوشيما في القناة الغربية داخل منخفض طوبوغرافي مغلق بطول 60 كم وعرض 10 كم [2].

ت- **مضيق تايوان :** يقع مضيق تايوان بين تايوان وفوجيان (فوكين) المقاطعة الصينة وتشكل ممرًا حاسمًا يربط بحر الصين الشرقي ببحر الصين الجنوبي وفي الواقع، يُنظر إلى المضيق نفسه على أنه جزء من بحر الصين الشرقي يبلغ عرض الطرف الشمالي حوالي 93 ميلًا بحريًا ونهاية الطرف الجنوبي 116 ميلًا بحريًا، ويبلغ طول المضيق أكثر من 170ميلاً بحريا ويبلغ متوسط عمقه حوالي 60 مترًا، ويقع المضيق داخل البحر الضحل القاري، ويبلغ عمق ثلاثة أرباع مياهه أقل من 60م، ويعد مضيق تايوان أحد أهم مناطق الصيد في الصين، ويوجد حوالي 700 نوع من الأسماك، من بينها 100 نوع اقتصادي وتحتوي المناطق الساحلية لمضيق تايوان على رواسب رملية غنية ، وفي الآونة الأخيرة ، تم اكتشاف النفط والغاز في منطقة قاع البحر قبالة الساحل الغربي لتايوان بالإضافة إلى ذلك يُستخدم مضيق تايوان تقليديًا كممر مائي ملاحي مهم لكل من الصين وبقية العالم، فبالنسبة للصين يعد طريقًا بحريًا مهمًا من الشمال إلى الجنوب

---

(1)Yi-Chia Hsin et al, An updated examination of the Luzon Strait transport, Journal of Geophysical Research, Vol.117, 2012, p.2.

(2)William J. Teague, Currents Through the Korea/Tsushima Strait: A Review of Links Observations, Oceanography, Volume 19, No. 3, 2006, p 50-52.

بين بحر الصين الشرقي وبحر الصين الجنوبي ، وكذلك بين تايوان ومقاطعة فوجيان،يعد مضيق تايوان ممرًا مهمًا للغاية، وبسب الانقسام الذي حدث للصين نتيجة الحرب الأهلية عام 1949 مما زاد الوضع في مضيق تايوان تعقيداً وبعد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، تم تغيير الوضع القانوني لمضيق تايوان من مضيق يجسد مياه أعالي البحار إلى مضيق خاص فقط بالمياه الخاضعة للسيطرة الوطنية للصين، يمكن تقسيم المياه داخل المضيق إلى عدة مناطق بحرية وفقًا لاتفاقية قانون البحار، أي المياه الداخلية والبحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة (الجرف القاري) نظرًا للاختلاف بين المناطق البحرية، تخضع الممرات المائية الملاحية داخل مضيق تايوان لقواعد قانونية مختلفة، وإن التعاون عبر المضيق بين البر الرئيسي للصين وتايوان ضروري لإدارة المضيق والأنشطة البشرية فيه (1)، بالإضافة إلى مضيق تايوان فإن المضيق الرئيسي الآخر في الصين هو مضيق Qiongzhou (مضيق شيونغتشو) الذي يقع بين جزيرة هاينان وشبه جزيرة ليجو، يبلغ طوله حوالي 50 ميلاً وعرضه من 9.8 إلى 19 ميلاً، في عام 1958، أصدرت الصين إعلانًا بشأن البحر الإقليمي والذي أعلن صراحة أن مضيق تشيونغتشو يعتبر مضيقًا داخليًا للصين وكانت الأسباب وراء هذا البيان وفقًا للسلطة القانونية الصينية ، أن مضيق تشيونغتشو: (هو طريق بحري مهم يربط البر الرئيسي بجزيرة هاينان وطريق ملاحة مناسب بين بلدنا ودول جنوب شرق آسيا، وله معنى بالغ الأهمية لاقتصادنا ودفاعنا الوطني وتاريخيًا ، كان دائمًا خاضعة لولايتنا السيادية وشكلت جزءًا غير قابل للتصرف من أراضينا، منذ التحرير عام 1949 كانت بلادنا تديرها دائمًا كمضيق داخلي، ان هذا الإعلان هو مجرد إعادة التأكيد مرة أخرى على حقيقة تاريخية) (2) .

وبعد الحديث عن اهم المضايق الاستراتيجية في المحيط الهادئ **لا بد من الحديث عن اهم المضايق التي تربط المحيط الهادئ بالهندي وهي كالتالي:**

1. مضيق سنغافورة :

يعد مضيق سنغافورة حلقة وصل بين بحر الصين الجنوبي من الشرق ومضيق ملقا غرباً والى الجنوب من سنغافوره ويحده ماليزيا وإندونيسيا فقط، ويبلغ طوله 100 كم تقريباً، اما عرضه فهو 11 ميل تقريباً ويبلغ عرض المضيق حوالي ثلاثة أميال فقط عند أضيق نقطة به

---

(1) Zou Keyuan, Redefining the Legal Status of the Taiwan Strait, The International Journal of Marine and Coastal Law, Vol.15, No. 2, 2000, 246-247.

(2)Zou Keyuan, op.cit, p255.

*حدثت ازمة مضيق تايوان في آذار من العام 1996، عندما قامت الصين بأختبار صواريخ باليستية على كافة اطراف جزيرة تايوان واعلنت عن اعتراض شحنات اسلحة وانتهت الازمة بعد ان ارسلت الولايات المتحدة حاملتي طائرات الى مضيق تايوان . وللمزيد من الاطلاع حول ازمة مضيق تايوان ينظر الى :

Robert S. Ross, Navigating the Taiwan Strait, International Security, Vol. 27, No. 2 (Fall 2002), pp. 48–85 .

ولعمق مياهه يجعل مرور السفن عبره آمن لذلك هو مزدحم جداً، وتضع اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار نظامًا خاصًا يتم تطبيقه عندما يكون المضيق المستخدم للملاحة الدولية داخل البحر الإقليمي لدولة واحدة أو أكثرو ينطبق هذا النظام على مضيق سنغافورة وملقا، وهي متاحة لجميع السفن ولا يجوز تعليق المروروعبره يجب أن تمتثل السفن العابرة للاجراءات والقوانين الدولية للسلامة في البحر ولمنع التلوث من السفن والسيطرة عليه [1]،وقد اعتمدت المنظمة البحرية الدولية العديد من التدابير من اجل ضمان أمن الملاحة في مضيقي ملقا وسنغافورة منها انشاء مخطط لتقسيم حركة المرورأنشئت بموجبه منطقة وقائية في مضيق سنغافورة في جنوب Stapa Tanjong التي يحدها خط يربط بين عدة مواقع جغرافية حسب خطوط الطول ودوائر العرض[2].

2. مضيق ملقا :

يقع بين جزيرة سومطرة الاندونيسية في الجنوب الغربي وماليزيا في الشمال الشرقي وهو حلقة وصل بين مضيق سومطرة الذي يربط بين بحر الصين الجنوبي وبحر جاوة من الشرق ومضيق سومطرة هو امتداد الى مضيق ملقا والذي يرتبط بالمحيط الهندي عن طريق الحافات الجنوبية لبحر اندامان ويمتد غرباً للمحيط الهندي بحيث يقع خليج البنغال الى الشمال منه، ويعمل كطريق ملاحي دولي رئيسي يربط المحيط الهندي بالمحيط الهادئ عن طريق بحر الصين الجنوبي، كما تمر السفن التجارية القادمة من اليابان ودول شرق آسيا الأخرى في طريقها إلى جنوب آسيا أو الشرق الأوسط أو أوروبا عبر مضيق ملقا، ويعتبر مضيق ملقا الطريق الأقصر والمفضل للسفن التي يقل وزنها عن 250 ألف طن والتي تعبر المحيط الهندي وبحر الصين الجنوبي ، وعلى الصعيد العالمي يمر حوالي 72 % من الناقلات المحملة باتجاه الشرق عبر مضيق ملقا، إن توفر الوقود الممتاز والبنى التحتية للاتصالات لا سيما في سنغافورة وماليزيا يجعل الأمر اكثر جذبًا للسفن لاستخدام طريق مضيق ملقا [3]، ويبلغ طول المضيق 600 ميل وعرضه ميل ونصف فقط عند أضيق نقطة فيه ومن منظور اقتصادي واستراتيجي فهو

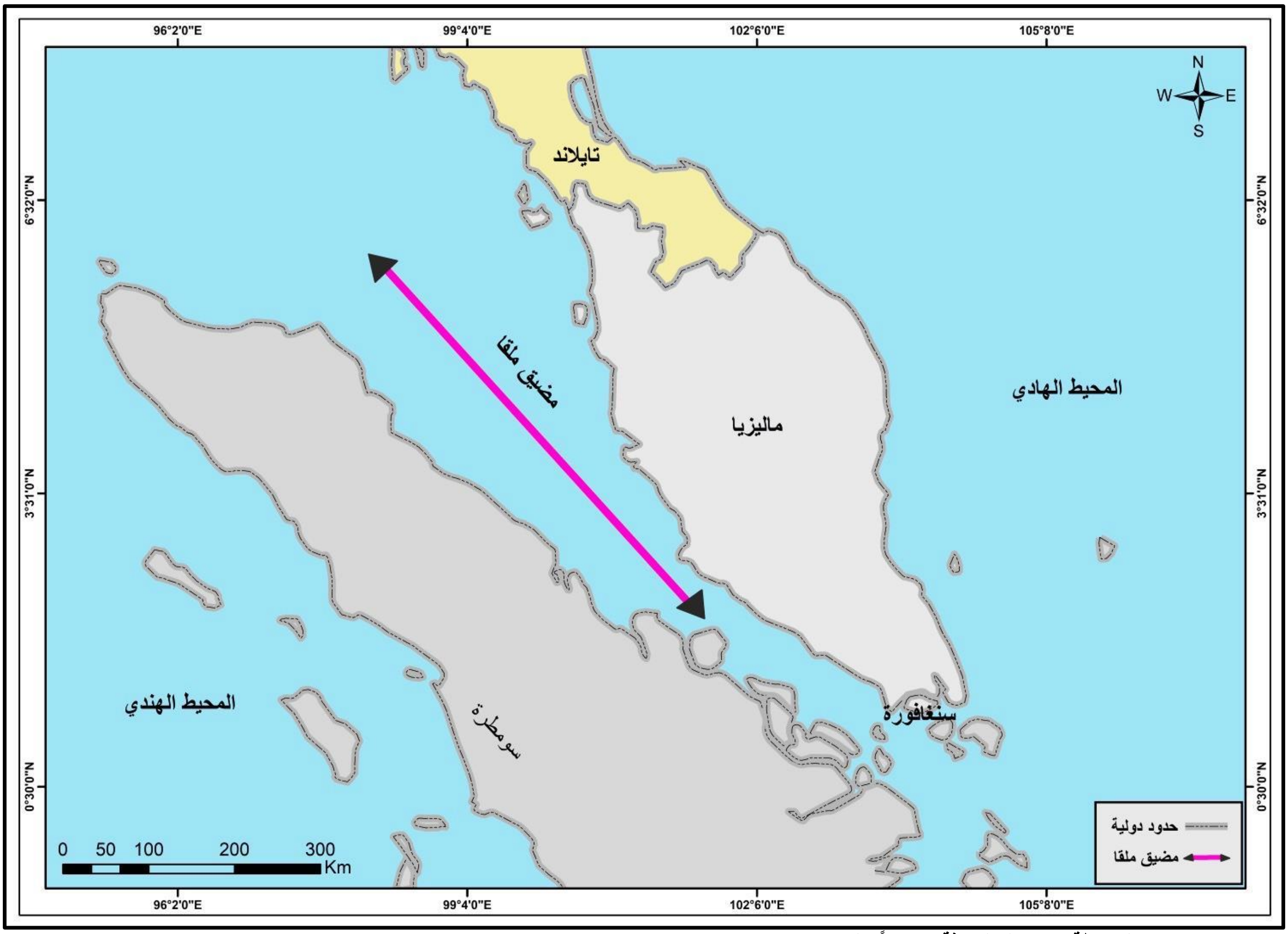
([1])Sam Bateman et al, Safety and Security in the Malacca and Singapore Straits, (Report), Institute of Defence and Strategic Studies Policy Paper, Singapore, 2006, p 9.

([2]) عبد الاله دريف ، مكانة المضايق المستخدمة للملاحدة الدولية بين مقتضيات القانون الدولي ومتغيرات العلاقات الدولية: دراسة حالة مضيق جبل طارق ، ط1 ، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية ، برلين ، 2017 ، ص110

([3])Siti Zubaidah Ismail & Mohd Azizuddin Mohd Sani, The Straits of Malacca: Regional Powers Vis-à-vis Littoral States in Strategic and Security Issues and Interests, in Malaysia's Foreign Relations: the Agenda of National Resilience,ed, mohd Azizuddin Mohd Sani, Abdul Rahman Abdul Aziz, Institute PemikiranThu Mahathir Mohamed, Malaysia, 2012 , p.86-87.

من أهم ممرات الشحن في العالم يعادل قناة السويس أو قناة بنما، ويمر عبر المضيق سنويًا ما يقرب من خمسين ألف سفينة كبيرة ويوميًا ما معدله خمسة وأربعون ناقلة نفط ونصف شحنات النفط العالمية يتم نقلها عن طريق البحر وأكثر من 80 % من واردات النفط والغازتأتي الى الصين واليابان وتايوان وكوريا الجنوبية عبر مضيق ملقا [1]. ينطر الى خريطة (9) الموقع الجغرافي لملقا

خريطة (9) الموقع الجغرافي لمضيق ملقا



الخريطة من عمل الباحثة اعتماداً على :

Elisenda Ventura Jariod, Prospection and Analysis of New Maritime Trade Nets of Asia in the Malacca Strait, Final Project in Nautical and Maritime Transport, Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona, 2019, p14.

([1])Yann-huei Song, Security in the Strait of Malacca and the Regional Maritime Security Initiative: Responses to the US Proposal, International LawStudies, Us Naval War College,Vol.83, 2007, washinghton, p.97-98.

وللمزيد من الاطلاع حول أهمية مضيق ملقا ينظر الى :

اسراء كاظم جاسم الحسيني ، مضيق ملقا واثر موقعه الجيواستراتيجي والجيو اقتصادي على امن مرور بضائع الدول الاقليمية والدولية ، لارك للفلسفة واللسانيات والعلوم الاجتماعية ، كلية الاداب ، جامعة واسط ، العدد 28 ، ج2 ، 2018 .

وبذلك يعد مضيق ملقا ذو أهمية تجارية كبيرة حيث ان 60% من التجارة البحرية تمر من خلاله وهو واحد من طرق النقل الرئيسة لنقل النفط، حيث انه الموقع الجغرافي الرئيسي لمنطقة المحيط الهندي- الهادئ والتي جعلت من المضيق العصب بالنسبة للتجارة العالمية [(1)]، وحسب تقريرات ادارة معلومات الطاقة الامريكية فقد ارتفعت التدفقات عبر مضيق ملقا إلى 16مليون برميل في اليوم في عام 2016، واحتفظ بموقعه كثاني أكثر نقاط العبور ازدحامًا مقارنة ب14.5مليون برميل في اليوم في عام 2011، يشكل النفط الخام بشكل عام ما بين 85% و90 %من إجمالي تدفقات النفط سنويًا[(2)]، ينظر الى جدول (4) التي تبين تدفقات النفط والغاز الطبيعي عبر مضيق ملقا ما بين عامي 2011 -2016.

جدول (4) تدفقات النفط والغاز الطبيعي عبر مضيق ملقا ما بين عامي 2011 -2016 .

مليون برميل في اليوم	2011	2012	2013	2014	2015	2016
مجموع تدفقات النفط	14.5	15.1	15.4	15.5	15.5	16.0
الزيت الخام	12.8	13.2	13.3	13.3	13.9	14.6
منتجات مكررة	1.7	1.9	2.1	2.2	1.6	1.4
الغاز الطبيعي المسال (ترليون قدم مكعب في العام)	2.8	3.5	3.9	4.1	3.6	3.2

Source: U.S. Energy Information Administration, World Oil Transit Chokepoints (Report), Washington, 2017, p.6-7.

وبالأستناد لبيانات الجدول (4) نلاحظ ارتفاع مجموع التدفقات ما بين العام 2011 -2016 حيث ارتفعت النسبة من 14.5 الى 16.0 في العام 2016 ، وكذلك الحال بالنسبة للزيت الخام والغاز الطبيعي .

وبعد الحديث عن الموقع الجغرافي للمضيق وكمية التدفقات التي تمر عبره لابد من معرفة الأرث التاريخي للمضيق والذي سيتم الحديث عنه بشيء من الأيجاز .

أما الأرث التاريخي للمضيق : فقد كان مضيق ملقا هو الرابط الرئيسي بين أوربا والشرق الأوسط وجنوب آسيا من جهة وجنوب شرق آسيا وشرق آسيا من جهة أخرى، حيث تتدفق البضائع عبر الممر من الشرق الى الغرب وبالعكس قبل أن تقسم القوى الأستعمارية الجزر واشباه الجزر المتاخمة للمضيق منذ القرن السادس عشر، حيث ربطت المضايق سومطرة وجزر رياو وشبه جزيرة الملايو التايلندية في منطقة ثقافية واحدة حيث تجمعت العديد من الروابط العرقية المتقاطعة والممالك العابرة للمضايق وفي المراحل الأولى كان اتصال الدول التي استقلت مثل اندونيسيا وسنغافورة وماليزيا قليل عبر المحيط، لكنها بدأت في التطور بقوة مع النمو

(1) Elisenda Ventura Jariod, op.cit, p 1.
(2) U.S. Energy Information Administration, World Oil Transit Chokepoints (Report), Washington, 2016, p.6-7.

الأقتصادي والتنمية في الثمانينيات وفي الوقت نفسه حافظ المضيق على مكانته وعززها على اعتباره أهم ممرات الشحن في العالم، أما أهم الموانئ على طول المضيق، فهنالك (5) موانئ دولية رئيسة، سنغافورة ، بورتكلانج (كوالالمبور)، جوهر، وبينانغ ، وبيلاوان، بالإضافة الى ان هنالك العديد من المحطات والعبارات التي لها أهمية محلية، وتعد سنغافورة والموانئ الأساسية الأخرى هي محاور مهمة للشحن العالمي وان الموانئ الثانوية تدعم التجارة المحلية والهجرة [1]

.

على الرغم مما يحمله المضيق من فرص لكنه يحمل مخاطر كبيرة على التجارة الأقليمية والعالمية، واهم تلك المخاطرهي التلوث والقرصنة والصراعات الدولية التي من الممكن ان تعطل التجارة العالمية وتسبب خسائر فادحة للأقتصاد العالمي، إضافةً الى تلك المخاطرجنوح الناقلات والتسرب النفطي وكذلك الصراعات والهجمات الأرهابية المحتملة، ومن الممكن ان تصل تلك الخسائر الى مئات الملايين من الدولارات خلال فترة زمنية قصيرة [2] .

اما البدائل في حالة أغلاق المضيق : إذا ما تم اغلاق مضيق ملقا، فإن السفن ستتجه الى ارخبيل أندونيسيا عبر مضيق لومبوك وإن معظم السفن التي تعبر الى مضيق لومبورك تمر من خلال مضيق ماكسار، ويقع مضيق لومبوك ما بين جزر بالي ولومبوك بينما يقع مضيق ماكاسار بين جزربورينو وسولاويزي ويعد هذا الطريق أكثر اماناً بالنسبة للناقلات العملاقة من مضيق ملقا لكونه واسع وعميق وأقل أزدحاماً، **أما مضيق سوندا** ويقع في اندونيسيا بين جاوة وسومطرة وهوحلقة اتصال بين بحرجاوة والمحيط الهندي واضيق نقطة فيه 24كم في نهايته الشمالية الشرقية وتعد اطرافه الشرقية ضحلة ويتأثر في الطمى من سواحله الرملية، ومضيق سوندا يعاني من تدفقات المد والجزرالقوية أضافة الى العوائق التي يصنعها الأنسان والبراكين والجزر الصغيرة ويربط مضيق لومبوك بين بحرجاوة والمحيط الهندي ويفصل بين جاوة وجزرها الممتدة الى الشرق، أن تجنب المياه الأقليمية الأندونيسية سيكون أمر بالغ الأهمية وأكثر تكلفة إذا منعت من العبور عبر الأرخبيل الأندونيسي ومضيق ملقا وبالتالي سيتعين على ناقلات النفط المتجهة من الخليج العربي الى اليابان إعادة توجيه مسارها حول استراليا [3].

([1]) Hans Dieter Evers and Solvay Gerke, The Strategic Importance of the Straits of Malacca for World Trade and Regional Development, Working Paper Series, No.17,
Center for Development Research, University of Bonn, Bonn 2006, p 4-6.

([2]) Hans Dieter Evers and Solvay Gerke,op.cit, p.8

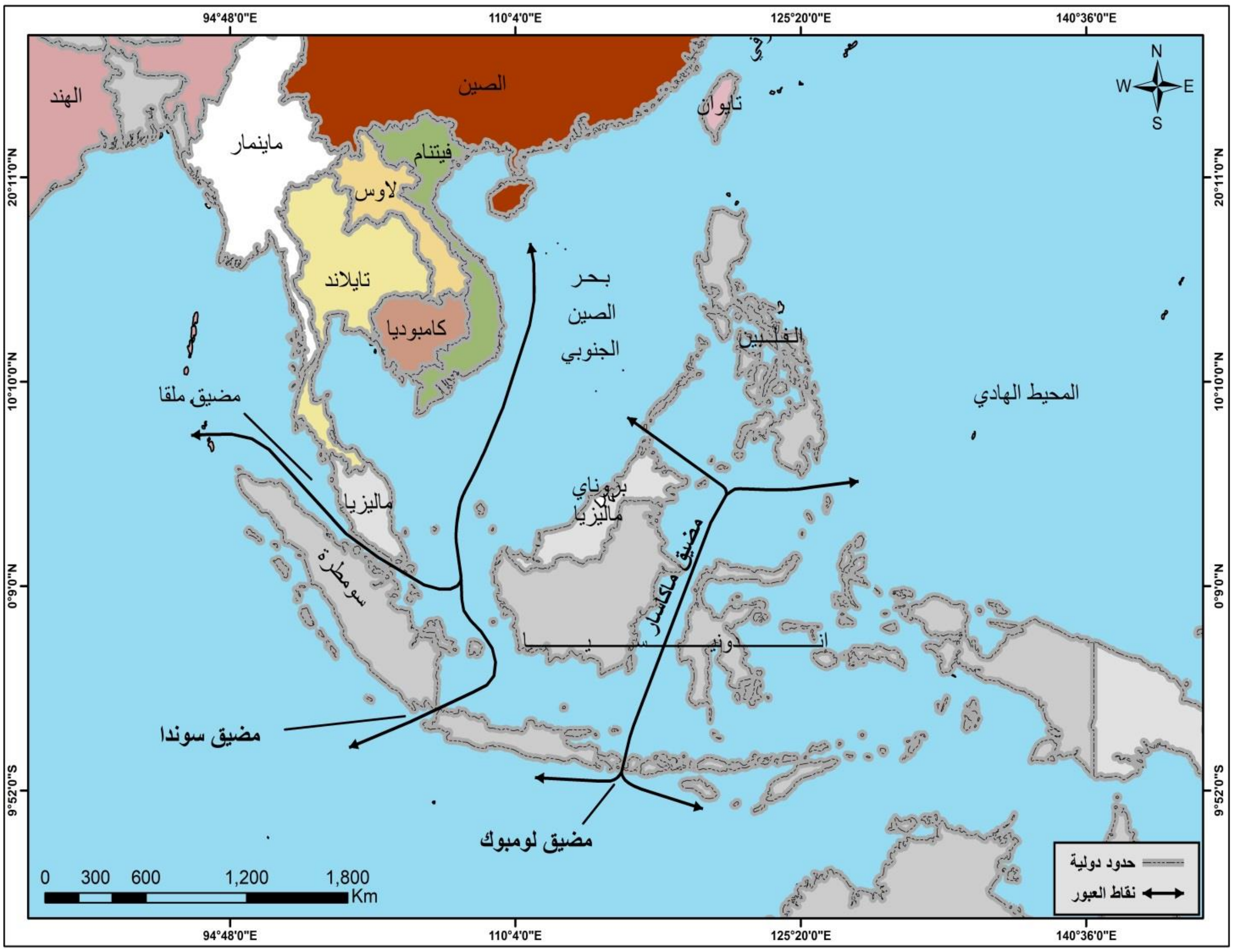
*للمزيد من الأطلاع حول موضوع البعد التاريخي للمضيق ينظر الى :

Stefan Eklöf Amirell, In Pirates of Empire: Colonisation and Maritime Violence in Southeast Asia, Cambridge University Press, Cambridge, 2019. P.96-160.

([3]) William Komiss, LaVar Huntzinger, The Economic Implications of Disruptions to Maritime Oil Chokepoints (report), Center for Navel Analyses , CNA Agency , Washington, 2011, p.19.

وتجدر الأشارة الى ان ضحالة المضايق وضيقها وكثافة الحركة المرورية وقد تسببت في بعض الاجزاء بحوادث كبرى وأخرى صغيرة ويكون مضيق سوندا وهو ضحل (اقل من 20م) في أجزاء من الطرف الشرقي ومعظم الحاويات لا تستطيع المرور عبر هذا المضيق الضحل والخطير، ويتطلب تأخير 1.5 يوم مقارنة بالعبور عبر مضيق ملقا وسنغافورة، اما لومبوك في اندونيسيا ويتطلب3.5 ايام وبمتوسط سرعة 15عقدة [1]، ينظر خريطة (10)

خريطة (10) نقاط العبور في مضيق ملقا- سوندا – لومبوك



الخريطة من عمل الباحثة اعتماداً على :

Elisenda Ventura Jariod, Prospection and Analysis of New Maritime Trade Nets of Asia in the Malacca Strait, Final Project in Nautical and Maritime Transport, Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona, 2019, p5

ونظراً لأهمية هذه المنطقة بالنسبة للتجارة الدولية ولما لها اهمية بالنسبة للاستراتيجية الصينية في المحيط الهادئ، فسيتم ذكرها بشيء من التفصيل:

([1])Xiaobo Qu, and Qiang Meng, The Economic Importance of the Straits of Malacca and Singapore: An Extreme, Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review, Volume 48, Issue 1, 2012, p259-261.

لقد أكتسب مفهوم (المحيط الهادئ – الهندي) أهتماماً متزايداً في الخطاب الجيبولتيكي والأستراتيجي ، والآن بدأ أستخدامه بشكل متزايد من قبل صانعي القرار والمحللين والأكاديميين في آسيا وخارجها، ويأتي استخدام هذا المصطلح الذي يجمع المحيطين الهندي- الهادئ في منطقة أقليمية واحدة، وعلى الرغم من ذلك فإن المصطلحات من الناحية الجيوبوليتيكية تتضمن منطقتين متباينتين الى حدٍ كبير من النواحي الجيو- أقتصادية والبيئية والسياسية . والسؤال المطروح الآن هل أن مفهوم الهندي- الهادئ هو تغييرفي المفاهيم ؟

ويشيرالباحثون لم يكن ذلك موجود في القرن الثامن عشر، عندما كانت حضارات الهند والصين والتي كان لها تأثير عميق على آسيا والعالم ولقرون عديدة ، حيث ساهم الأثنان في نصف الناتج المحلي الأجمالي العالمي، وبناءاً على هذه الحقيقة التاريخية فقد توقع العالم الجيبولتيكي الألماني هاوسهوفر في العام 1920 ب (عودة آسيا) وسعى لسرد الصورة التاريخية حول تركز الأنسانية والثقافة للحضارات الصينية والهندية ودورهما في القوة المستقبلية في المحيط الهادئ – الهندي الكبير والذي اسماه " (المجال الحيوي للمحيط الهادئ- الهندي)، وبالتالي فإن رؤيته تعكس واقع حقبة ماضية، وبذلك فإن من المحتمل أن فكرة المحيط الهادئ – الهندي المعاصرة هي تجسيد للروح الحضارية السابقة ولكن في شكل جديد، وتجدرالاشارة ان في ظل هذا المفهوم الجيبولتيكي، فإن هاوسهوفر يعتبرأول أكاديمي قد كتب خطاباً عن المحيط الهادئ- الهندي، ومنذ ذلك الوقت بدأ يستخدم على نطاق واسع في استراليا مع الأخذ بنظر الأعتبار الضرورات الجيوبوليتيكية للمحيطين، ومع ذلك وحتى بداية القرن 21 كان من النادر وجود أي تعبير أكاديمي رسمي حول مفهوم الهادئ – الهندي، ومع بداية العام 2005 بدأ هذا المفهوم (المحيط الهادئ – الهندي) يترسخ من جديد، وفي خريف 2005 كتب أحد الباحثيين النيوزلنديين (بيتركوزينز) ورقة بحثية في مجلة الشؤون البحرية " لقد أنعكست الستين عاماً من التطور البحري في منطقة المحيطين الهندي – الهادئ والتي يمكن وصفها على انها منطقة أستراتيجية بحرية تمتد من الأطراف الشمالية من المحيط الهندي، والتي تضم جنوب آسيا ، جنوب شرق آسيا ، استراليا ، جزر ميلاميزيا ، ميكرونيزيا وبولينيزيا ، إضافة الى دول شرق آسيا" وبذلك فقد حدد هذا الباحث الحدود الجغرافية لهذه المنطقة[1] .

وتجدر الأشارة الى ان هذه المنطقة أسهمت في العام 2017 بأكثر من نصف تجارة العالم . وفي السنوات الثلاثة الأخيرة تزايدت تجارة البضائع في منطقة المحيط الهادئ – الهندي من 9

([1]) Gurpreet S. Khurana, The‘Indo-Pacifi’ Idea: Origins, Conceptualisations and the Way Ahead, Indo-Pacifi Report, National Maritime Foundation, New Delhi, 2019, p11-12.

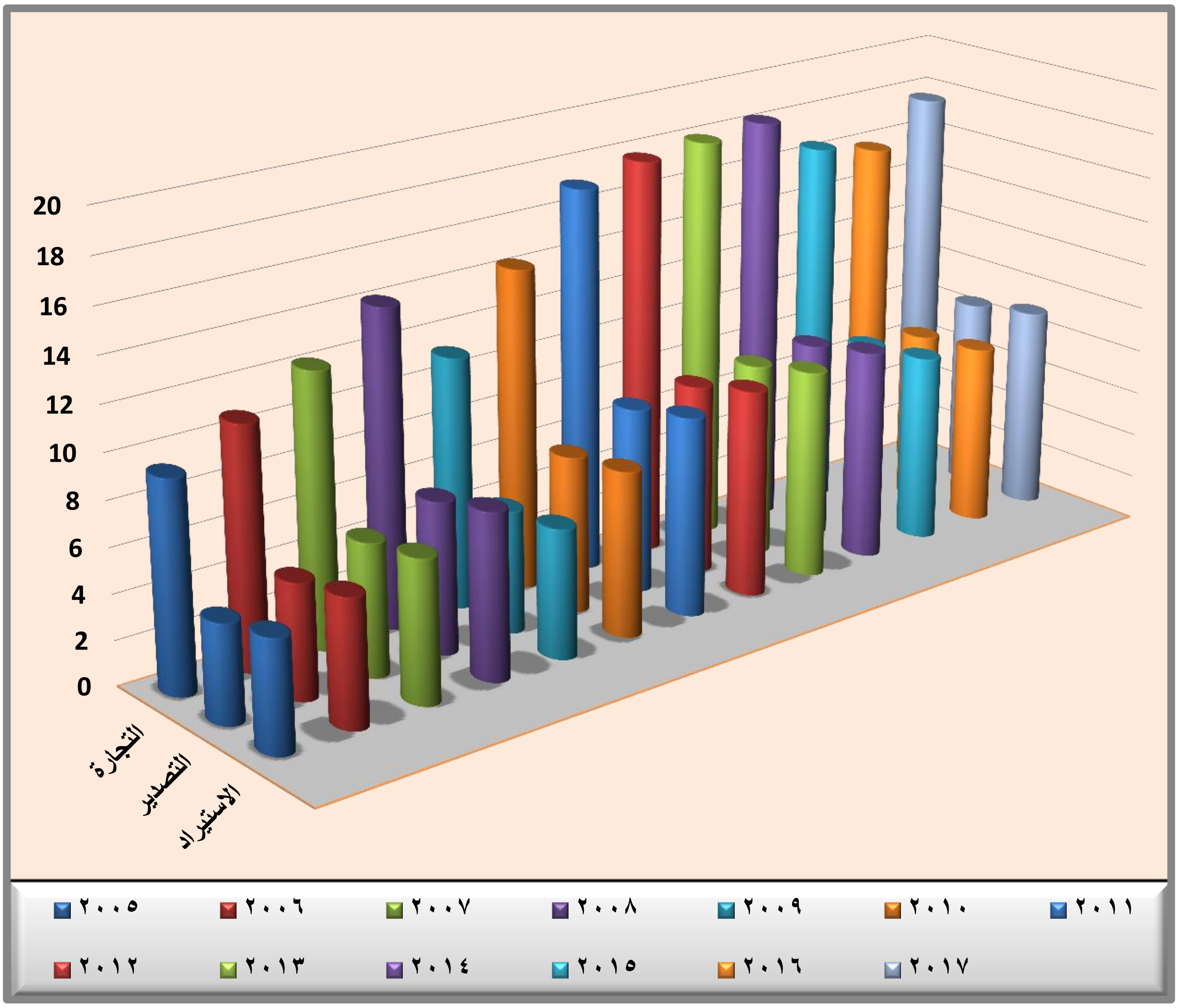
ترليون في العام 2005الى17.7 ترليون دولار في العام 2017، اي انها سجلت معدل نمو عام ما يقارب 14.1 % [1] . كما في الجدول (5) والشكل (1)

جدول (5) قيمة التجارة في منطقة المحيط الهادئ – الهندي(ترليون\دولار)

السنة	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
التجارة	9.344	10.78	12.22	14.15	11.21	14.34	17.17	17.76	18.00	18.29	16.51	15.89	17.65
التصدير	4.381	5.121	5.890	6.763	5.455	6.982	8.295	8.518	8.688	8.863	8.089	7.805	8.592
الأستيراد	4.962	5.665	6.335	7.394	5.754	7.364	8.881	9.247	9.315	9.435	8.426	8.089	9.063

Source: Hand book of Statistics, United Nations Conference on Trade and Development (unctad), United Nation, Geneva, 2018.

شكل (1) قيمة التجارة في منطقة المحيط الهادئ – الهندي



([1])Anusree Paul and Prabir De , Trade in Indo-Pacific: Trends and Prospects, Ahead , Indo-Pacifi Report , National Maritime Foundation , New Delhi , 2019 ,p.30.

الشكل من عمل الباحثة أعتماداً على بيانات جدول (5)

يتضح من الجدول (5) وشكل (1) ان الأتجاهات العامة كانت في التصدير والأستيراد وهي بالتالي تشير الى التوازن التجاري، ان سيناريو التصدير يمكن ان يمتد الى مناطق ثانوية، وبالتالي أمكاننا معرفة مشاركات التصدير لدول المحيط الهندي – الهادئ في تجارة البضائع العالمية من 2010-2017، 7 سنوات كافية للمقارنة في تقييم أداء الدول وكما هو مبين في الجدول (6) والشكل (2-3) حيث اخذت دول شرق آسيا نسبة عالية في التصدير والأستيراد في تجارة البضائع العالمية ،

وتتلوها دول امريكا الشمالية بالمرتبة الثانية [1]، ينظر الى (جدول 6 والشكل 2) .

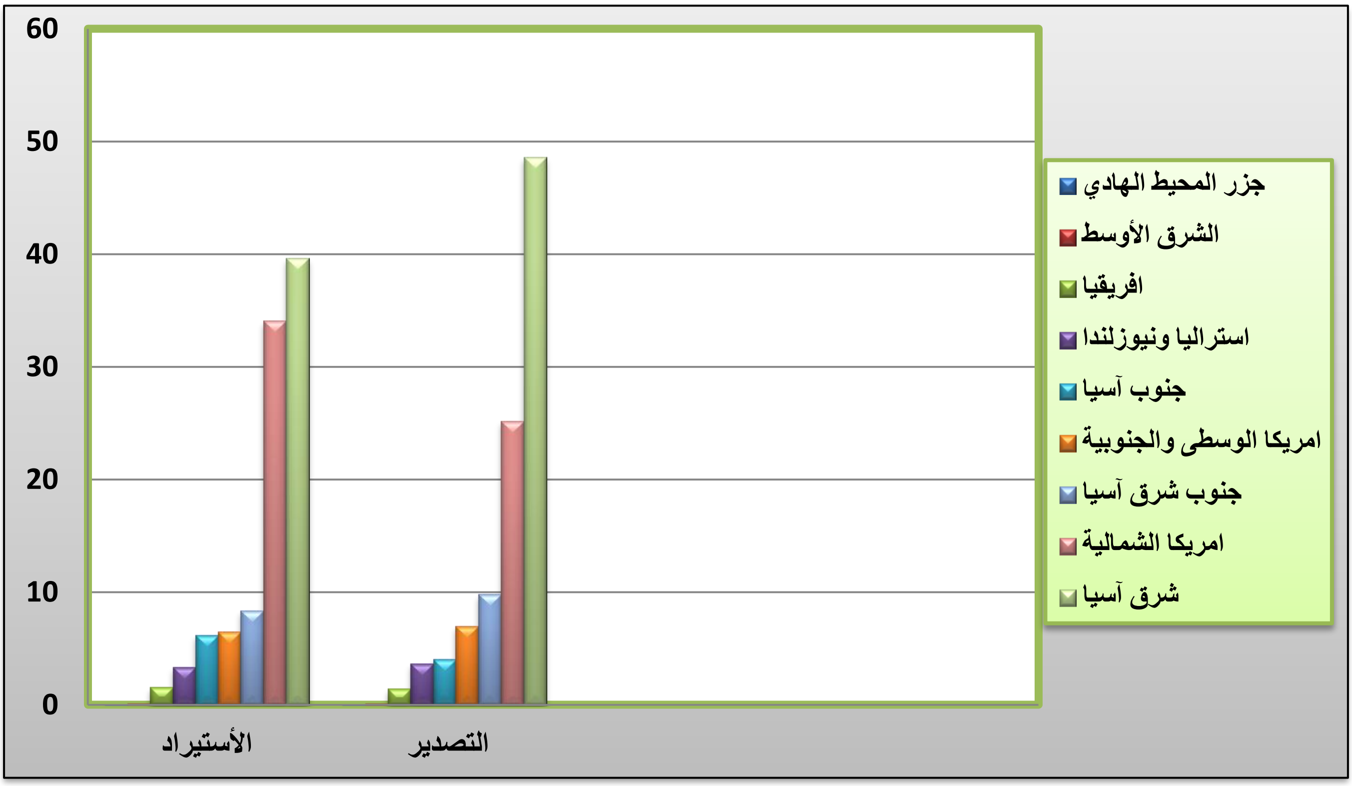
جدول (6) نسبة التجارة العالمية لدول المحيطين الهندي والهادئ في عامي 2010 و 2017(نسبه مئويه)

المنطقة	جزر المحيط الهادئ	الشرق الأوسط	افريقيا	استراليا ونيوزلندا	جنوب آسيا	امريكا الوسطى والجنوبية	جنوب شرق آسيا	امريكا الشمالية	شرق آسيا
السنة 2010									
الأستيراد	0.03	0.13	1.59	3.35	6.23	6.53	8.39	34.10	39.65
التصدير	0.01	0.10	1.44	3.68	4.08	7.01	9.82	25.22	48.64
السنة 2017									
الاستيراد	0.030	0.33	1.53	3.33	6.50	7.32	5.89	35.17	39.90
التصدير	0.012	0.43	1.42	3.50	4.29	7.58	6.19	25.69	50.89

Source: The World Integrated Trade Solution (WITS)
https://wits.worldbank.org/countrysnapshot/en/CAN

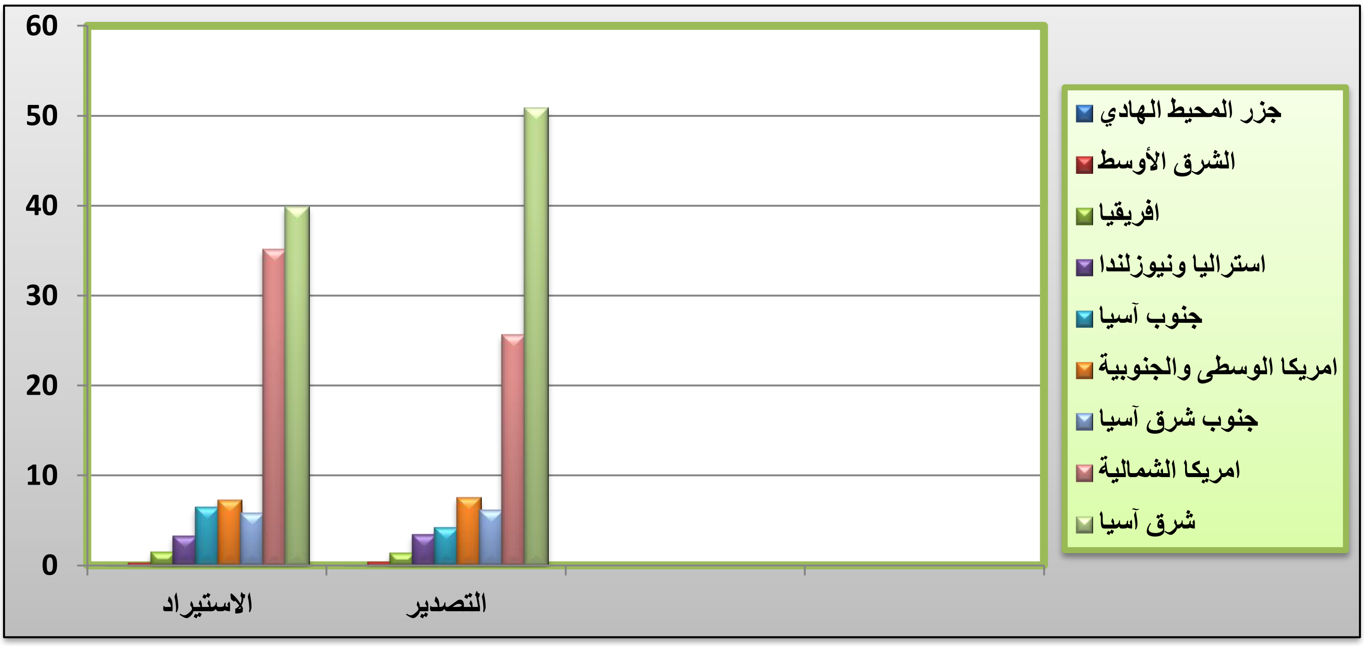
([1]) Anusree Paul and Prabir De, op.cit, p.30.

شكل (2) نسبة التجارة العالمية لدول المحيطين الهندي والهادئ في عام 2010 (نسبة



مئويه) الشكل من عمل الباحثة اعتماداً على بيانات جدول (6)

شكل (3) نسبة التجارة العالمية لدول المحيطين الهندي والهادئ في عام 2017 (نسبة



مئوية)

الشكل من عمل الباحثة اعتماداً على بيانات جدول (6)

بالاستناد الى بيانات الجدول والشكل يمكننا معرفة الزيادة الحاصلة في الاستيراد والتصدير ما بين سنتي 2010و 2017 وتصدرت شرق اسيا وامريكا الشمالية المرتبة الاولى من حيث التصدير والاستيراد، وما يؤكد اهمية هذه المنطقة وجود المضايق ذات الاهمية الاستراتيجية والتي لعبت دوراً كبيراً في نقل التجارة الدولية بين دول العالم .

وبعد الحديث عن ارتباط المحيط الهندي بالهادئ لابد من الحديث **عن ارتباط المحيط الهادئ بالأطلسي والذي تم عن طريق قناة بنما والتي سيتم التحدث عنها وتبيان أهميتها في الملاحة الدولية .**

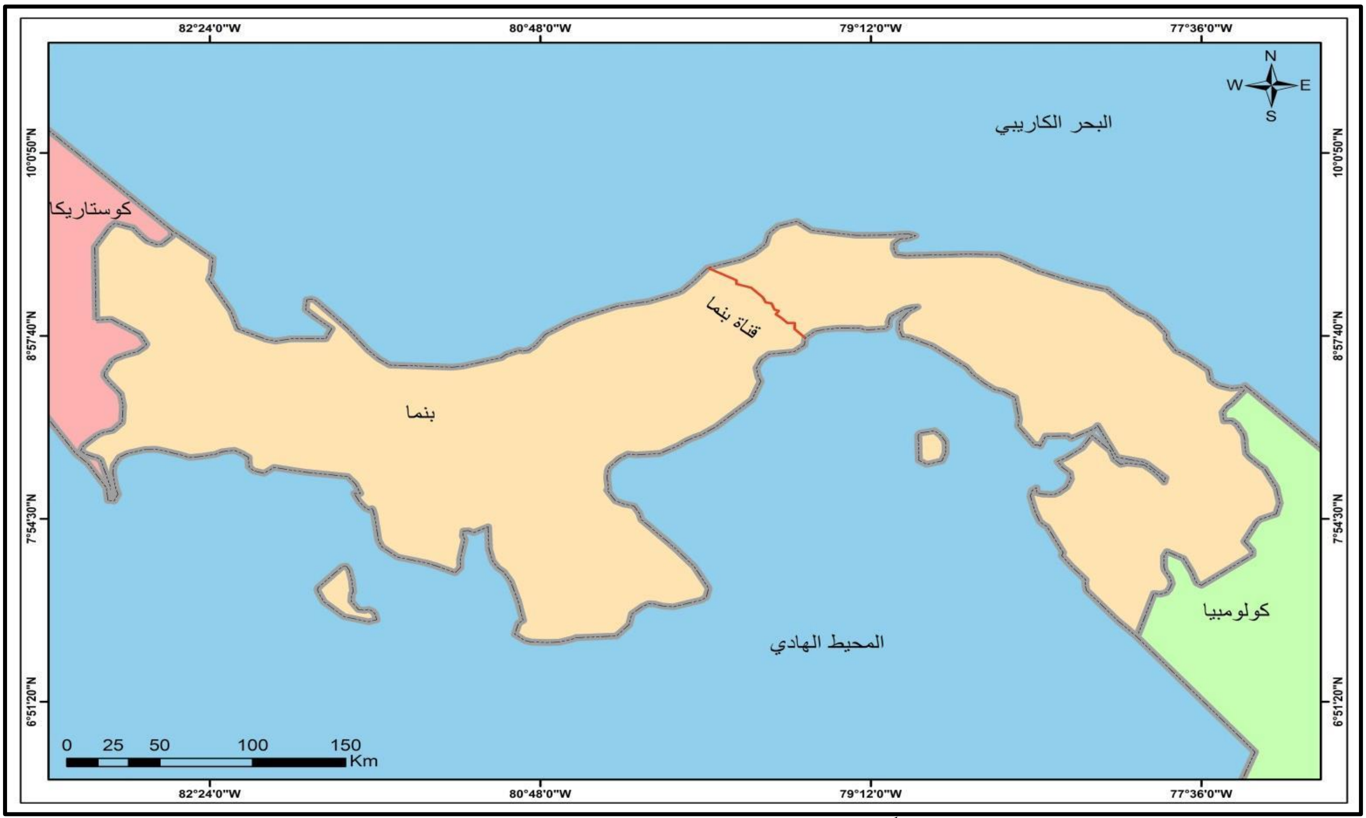
قناة بنما :

تقع قناة بنما في امريكا الوسطى وهي تقصر المسافة بين المحيطين الأطلسي والهادئ حوالي 7000- 9000 ميل، هذه القناة البحرية التي يبلغ طولها 80 كلم ، تمتد من المحيط الأطلسي في كريستوبال عبر سلسلة جبال (برزخ بنما) الى المحيط الهادئ في بالبوا، ينظر خريطة (11) [1] ويصل اقصى عمق لها الى حوالي 41 قدم ويكون قاع القناة مرتفعاً عن مستوى سطح البحر بحوالي 85 قدم، وتحتوي على مجموعة من مراكز التحكم التي تساعد على ارتفاع أو انخفاض منسوب المياه في المجرى الرئيسي للقناة، حيث يصل ارتفاع منسوب المياه الى 25.9م ويستغرق عبورالقناة مابين 8- 10 ساعات وفقاً للحركة الملاحية وظروف المناخ أما الغاطس المسموح به فيتراوح ما بين 11.4 و2.2م وفقاً لمنسوب البحيرات اثناء فترة التحكم، وقد صممت مجموعة من السفن التجارية وفقاً للمواصفات الفنية للقناة التي أصبحت تعرف بسفن القناة البنمية بحيث لا يتعدى طول السفينة (274.3 م) واقصى اتساع لها لا يزيد عن (32.3م) وهذه القناة لها اهمية استراتيجية للولايات المتحدة ينظر الى جدول (7) وخريطة (12) الذي يبين المسافة عبر قناة بنما او كابي هورن في امريكا الجنوبية وأختصار المسافة بالنسبة للولايات المتحدة (وهذا الموضوع قد تم تناوله بشكل مفصل في المبحث الثاني) وبالتالي فإن القناة تختصر المسافة بين الدول حيث نجد ان المسافة بين لندن واوكلاند تصبح (11380) ميلاً بحرياً ، مقارنة ب (12.670) عبر قناة السويس وتصل الى (12.480) ميلاً بحريا ، عن طريق رأس الرجاء الصالح، وتختلف حركة المد والجزر في القناة ففي حين نجدها لا تتعدى 2قدم في النهاية الشرقية على المحيط الأطلسي يرتفع ذلك المد فيصل الى 16 قدم على النهاية

([1]) Andrej Dávid, Peter Piala, The strategic maritime canals and straits, Centre of excellence, Number 2, Volume XI, University of Žilina , Slovakia, 2016, p 5.

الغربية للقناة على ساحل المحيط الهادئ[1]، وتساهم القناة ب 4% من التجارة البحرية العالمية اي ما يقارب (300 مليون طن من البضائع) يأتي معظمها من الولايات المتحدة والصين) [2] .

خريطة (11) الموقع الجغرافي لقناة بنما



المصدر من عمل الباحثة اعتماداً على :

Philip's Atlas of the World, Second Edition, United Kingdom ,1997, p.96-97

جدول (7) الملاحة بالسفن خلال قناة بنما أو كابي هورن

من نيويورك الى :	خلال قناة بنما	خلال كابي هورن	الفرق
لوس انجلس	4923	12949	8026
انجورجي	7138	15111	7973
كالاو	3351	9753	6402

Source: Andrej Dávid, Peter Piala, The strategic maritime canals and straits, Centre of excellence, Number 2, Volume XI, University of Žilina, Slovakia, 2016, p6.

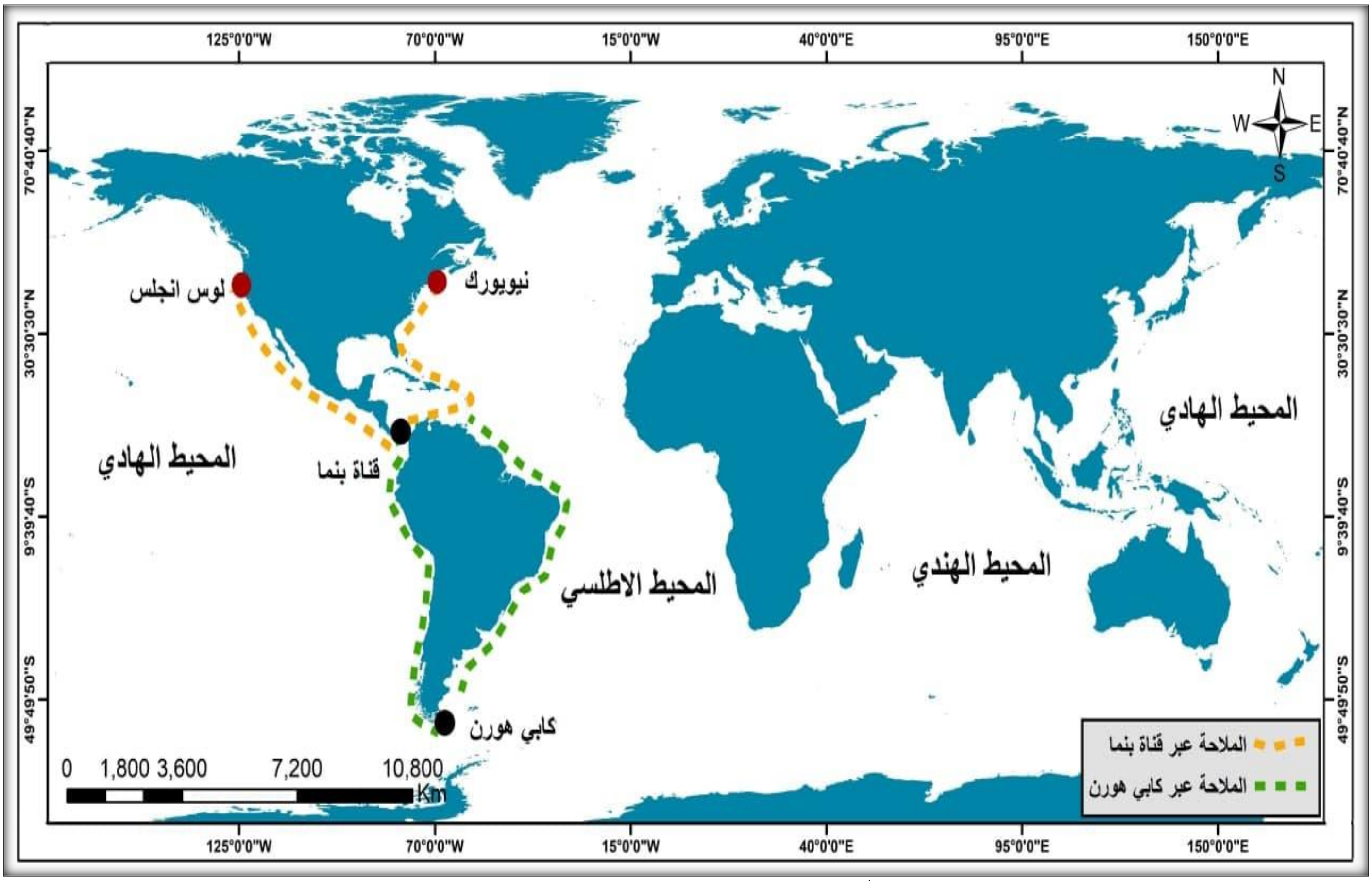
ويتضح من الجدول (7) ان الفرق واضح في المسافة في حالة السفر من نيويورك الى لوس انجلس او انجورجي او كالاو خلال قناة بنما او خلال كابي هورن، وكما هو مبين في خريطة (12) وفي العام 2006 وافقت بنما على توسيع القناة وكان الهدف من ذلك هو زيادة قدرها على النقل، ومن ثم تعميق بعض أجزاء القناة بحيث تكون سفن الحاويات قادرة على حمل ما يصل الى

([1]) الهادئ مصطفى ابو لقمة ، محمد علي الأعور ، الجغرافية البحرية ، ط2 ، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع، الجماهيرية العربية الليبية ، 1999، ص 189 -1990 .

([2]) Andrej Dávid, Peter Piala, op.cit, p 5.

20 صفاً من الحاويات على الاسطح[1]. ينظر الى جدول (8) الفرق بين قناة بنما قبل وبعد التوسع

خريطة (12) الملاحة بالسفن خلال قناة بنما أو كابي هورن



الخريطة من عمل الباحثة اعتماداً على :

Andrej Dávid, Peter Piala , The strategic maritime canals and straits ,Centre of excellence , Number 2, Volume XI, University of Žilina , Slovakia , 2016 ,p6.

جدول (8) الفرق بين قناة بنما قبل وبعد التوسع

المتغير \ سفينة	بنما قبل التوسع	بعد التوسع	الفرق
الطول (قدم)	965	1200	235
العرض (قدم)	106	160	54
غاطس السفينة (قدم)	39.5	50	10.5

Source: Andrej Dávid, Peter Piala, The strategic maritime canals and straits, Centre of excellence, Number 2, Volume XI, University of Žilina, Slovakia, 2016, p7.

ويتضح من الجدول (8) الفرق ما بين قناة بنما قبل وبعد التوسع حيث يظهر الفرق بالطول ما يقارب 235، اما العرض ما يقارب 54 كلم، أما كمية النفط المتدفقة من خلال القناةحسب تقرير ادارة الطاقة الامريكية فكماهي مبينة بالجدول (9).

([1])Andrej Dávid1, Peter Piala2 , op.cit , p 7.

جدول (9) كمية تدفق النفط خلال قناة بنما خلال سنتي (2011-2016)

مجموع التدفقات في قناة بنما	2011	2012	2013	2014	2015	2016
الف برميل باليوم						
مجموع النفط	768	813	863	877	1031	934
النفط الخام	121	120	92	133	134	79
منتجات مكررة	647	693	771	744	897	855

Source: U.S. Energy Information Administration, World Oil Transit Chokepoints (Report), 2017, p.15

ويتضح من خلال الجدول اعلاه أن هنالك زيادة في تدفق النفط عبر قناة بنما حيث بلغت 934 حسب بيانات 2016 عما كانت عليه في العام 2011 .

أما البدائل في حالة اغلاق القناة :

سييتم أنشاء خط الانابيب العابر لبنما (TPP) مع قدرة تبلغ (800000 برميل) في اليوم ، وهو البديل الأكثر أحتمالاً لقناة بنما و(TPP) يقع خارج منطقة القناة السابقة بالقرب من حدود كوستريكا ويمتد من ميناء شيريكي غراندي - بوكاس ديل تورو على البحر الكاريبي، اذا لم يتم استخدام (TPP) ، فإن اغلاق القناة سيؤدي الى اعادة توجيه السفن حول طرف امريكا الجنوبية(1).

وبعد استعراض أهم الطرق والمضايق البحرية في المحيط الهادئ التي لها دور كبير في الأستراتيجية الصينية في المحيط الهادئ والتي سيتم الحديث عنها بالتفصيل في الفصول القادمة ،

لا بد من الحديث عن دول جزر المحيط الهادئ وأهميتها الأستراتيجية .

رابعاً: جزر المحيط الهادئ وأهميتها الأستراتيجية :

يحوي حوض المحيط الهادئ على مجموعات هائلة من الجزر يقدر عددها الاجمالي (30000) وتذكر مصادر أخرى ان عدد الجزر هو (20000) جزيرة محدودة المساحة ، والجزر الكبيرة تدخل ضمن مجموعة الجزر القارية اي التي كانت جزءاً من القارات ثم تكونت نتيجة لطغيان المحيط على اجزاء من اليابس وفصلها عن القارة ففي شمال المحيط الهادئ يمتد سيف جزر الوشيان والجزر القريبة من ساحل كولومبيا البريطانية وجزر شيلي ، اما في الغرب فتوجد الجزر التي تكون قوساً على طول ساحل آسيا ومنها جزر كوريل وارخبيل جزر اليابان

(1) William Komiss, LaVar Huntzinger, op.cit, p.21.

TPP = خط الانابيب العابر لبنما.

وجزر الفلبيين والجزر الاندنوسية وجزر نيوزلندا، ومعظم الجزر عبارة عن جبال التوائية وبها قمم بركانية ، أما شمال وشرق المحيط الهادئ فهو شبه خال من الجزر حيث توجد بعض الجزر القليلة المتفرقة ، وبخلاف الجزر القارية [1]، التي يقصد بها الجزر التي تتألف من الصخور القارية ثم أنفصلت عن اليابس المجاور بفعل عوامل طبيعية ومن ثم ظهرت على شكل جزر قارية النشأة ويرجع سبب انفصال هذه الجزر للحركات التكتونية المتمثلة في حركات التصدع ومن أهم هذه الجزر جزر كوريل وجزر الوشيان و جزر اليابان وجزر الفلبيين وجزر جنوب شرق اسيا ونيوزلندا ونيو كاليدونيا [2]، أما بقية جزر المحيط الهادئ تنتمي الى مجموعتين الأولى هي الجزر البركانية المرتفعة والجزر المرجانية المنخفضة [3] ، فبالنسبة للجزر البركانية فإن قاع المحيط الهادئ يحتوي ما يقارب 2000 جزيرة بركانية وبالتالي فإن المحيط الهادئ ينفرد بهذا العدد من الجزر، ويعزى سبب تكونها الى حدوث الثورانات البركانية التي انتابت قاع المحيط خلال الازمنة الجيولوجية المختلفة وتجمع المصهورات على شكل مخروطات تشكل جزر بركانية ويبلغ متوسط ارتفاعها نحو 15000 قدم فوق ارضية المحيط وعلى ذلك قد لاتظهر القمم العليا لبعض منها فوق سطح الارض، وقد تبين ان معظم مجموعات الجزر البركانية حديثة التكوين تبعاً لخشونة سطحها وشدة تضرسه وما زال الكثيرمنها يتعرض لحدوث الثورانات البركانية ومن هذه الجزر هي جزر هاواي [4]، أما الجزر المرجانية فتتميز بصغر حجمها وتعرف باسم (جزر المرجان الحلقي) ويتكون المرجان الحلقي من هياكل مرجانية دقيقة جداً، وعادة ما تحاط كل الجزر المرجانية التي تقع بالمناطق المدارية بالمرجان الحلقي الخطر خاصةً عندما تتعرض له السفن المبحرة عبره أو التي تحاول أختراقة والوصول منه الى حيز المناطق المائية الهادئة والواقعة ما بين الشعاب المرجانية ، ومن اهم نماذج هذا النوع الحلقي من الجزر في مجموعتي تونجا والليس، فالبعض منها لا يتعدى بعده الميل الواحد[5] .

(1) محمد صبري محسوب، مصدر سابق، ص 121-122 .

(2) حسن سيد أحمد ابو العينين، جغرافية العالم الأقليمية، آسيا الموسمية وعالم المحيط الهادئ،ج1، ط1، دار النهضة العربية، بيروت، 1967، ص 446 .

(3) محمد صبري محسوب، مصدر سابق، ص122 .

(4) محمد فاتح عقيل وآخرون، مصدر سابق، ص 443 .

(5) طلعت احمد محمد عبدة ،حورية محمد حسين جاد الله ، مصدر سابق ، ص 298 -299 .

* السلالة بمفهومها البيولوجي،(وهي عبارة عن جماعة تتصف بصفات جسمانية معينة تميزهم عن غيرهم من الجماعات الأخرى،وأهم هذه السلالات البشرية الرئيسية هي القوقازية والمغولية والزنجية بجانب بعض سلالات أخرى ثانوية ، وقد اختلطت هذه السلالات منذ فجر البشرية بوسائل الاختلاط الكثيرة عن طريق الغزوات والهجرات والزواج، وأصبحنا حاليًا لا نجد سلالة بشرية نقية إلا فيما ندر). للمزيد من الأطلاع ينظر الى محمد رياض، الأصول العامة في الجغرافيا السياسية والجيوبوليتيكا، ط1، مؤسسة هنداوي للتعليم والثقافة ، القاهرة ، 2014 ،ص133.

أما الجزر الصغيرة المبعثرة في المحيط الهادئ فيوجد معظمها في جنوب غرب المحيط الهادئ فيوجد معظمها في القسم الجنوب بالغربي ويتكون سكان هذه الجزر على ثلاث مجموعات طبقاً لتكوينها البشري (السلالي) * وهي كالتالي :

1- مجموعة جزر بولينيزيا : وتقع في وسط المحيط الهادئ ما بين دائرتي عرض 30 شمالاً و 48 درجة جنوباً، وبين خطي طول 110 درجة غرباً الى 165 شرقاً ويمكن تقسيمها الى :

أ- غرب بولينيزيا : وتضم جزر ساموا ومجموعة تونجا .

ب- وسط بولينيزيا : وتضم سوسيتي وهاوي وكوك وإيستر .

حافات بولينيزيا : وتضم ماركيز وإيستر بيتكرن ونيوزلند ، أما سكان هذه الجزر فيتصفون من الناحية السلالية ببعض الصفات منها : فبالنسبة للبولينيزيون ، فمن خلال دراسة صفاتهم السلالية تبين أنهم يحملون كثيراً من الصفات القوقازية وقليلاً من الصفات الزنجية ، وقد كان البولينيزيون هم أصحاب النفوذ على معظم جزر المحيط قبل مجيء الاوربيون [1].

2- مجموعة جزر ميلانيزيا : واغلبها تقع الى الجنوب من خط الأستواء بين خطي طول 150 شرقاً و175غرباً وما بين 20 جنوباً و32 شمالاً وتضم عدة جزر مثل جوادالكنال، ويوجينقل وموندا وتقع تحت السيطرة الأمريكية، وجزر فيجي ومجموعة جزر لويزياد وجزر سانتا كروز وجزر سلمون البريطانية وجزر نيو كاليدونيا ، وجزر لوباليتي وجزر بسمارك ونيوهيبرديز، أما خصائص السكان فيرجح الباحثون بإنهم اجناس بشرية وفدت من جنوب شرق آسيا ويرى البعض الاخر انهم مجموعة متفرعة من (الاقزام الاسيويين) ويتميزون بلون البشرة الا سود الداكن، وشعر الرأس المموج، ولكن لا تتمثل بينهم الصفات الزنجية الحقيقية، ومن بين أهم جماعات الميلانيزيين عناصر البابوان الذين يقطنون الجزر الواقعة في القسم الشرقي في نطاق جزر ميلانيزيا ، وعناصر الفيجيين الذين يتركزون في جزر فيجي وبسمارك والسلمون [2].

3- مجموعة جزر ميكرونيزيا : وتقع بين 10 شمالاً و24 شمالاً وما بين 136 شرقاً الى 156 غرباً، واسمها مرتبط بصغر حجم هذه الجزر وهي جزر دبوسية في وسط المحيط ، ورغم صغر حجمها إلا ان لها أهمية استراتيجية كبيرة وتقع الى الشمال من ميلانيزيا وخط الأستواء الى الشرق من جزر الفلبين والى الجنوب من جزر اليابان ومن أهم هذه الجزر هي مجموعة جزر بالو وجزر كارولين ومريانا وبونين وجزر جوام وجزر مارشال وياب[3]، اما خصائص السكان فإن الميكرونيزيون، يعتبرون آخر مجموعة وفدت الى المحيط الهادئ، وتظهر بينهم

([1])حسن سيد أحمد ابو العينين ، جغرافية العالم الأقليمية ، مصدر سابق ، ص 431

([2]) المصدر نفسه، ص432.

([3]) خليل حسين ، الجغرافيا السياسية دراسة الأقاليم البرية والبحرية والدول وأثر النظام الدولي في متغيراتها ، ط1 ، دار المنهل اللبناني ، بيروت ، 2009 ، ص 150 .

الصفات المغولية بوضوح ويتميزون بأنهم قصار القامة عامة ويميل لون بشرتهم للصفرة وهو اخف لوناً من لون بشرة البولينيزيون وينتشرون في جزر ماريانا ، جوام ، مارشال، وكارولين وجلبيرت [1]، ونظراً لأهمية هذه المنطقة الأستراتيجية فلا بد من أستعراض بعض هذه الجزر وخصائصها الجغرافية : تشتمل منطقة جزر المحيط الهادئ على 14 دولة مستقلة و8 أقاليم تقع الى الغرب والجنوب ووسط المحيط الهادئ ، وتجدر الأشارة الى ان هذه المنطقة تمثل منطقة أعالي البحار* وبشكل عام يزداد حجم هذه الجزر من الشرق الى الغرب ، ومع بابوا – نيوغينيا في أقصى غرب المنطقة وتضم معظم مساحة اليابسة في المنطقة ، وبسبب صغر حجم معظم الجزرفإن هذه المنطقة تفتقر الى المياه العذبة مع وجود الانهار والبحيرات الكبيرة ضمن جزرميلانيزيا [2] من أهم هذه الجزر هي (فيجي ، كريباتي ، جزر مارشال ، ناورو ، بابوا ، نيوغينيا ، ساموا ، جزر السلمون ، تونغا ، توفالوا وفايتوتو) وأثنين منهم قريبة وترتبط بنيوزلندا (بايو – كوك) وأخرى مستقلة عن نيوزلندا (توكيلاو) وتشكل هذه الدول مع استراليا ونيوزلندا مجتمعة جزر المحيط الهادئ، إضافة الى العديد من الاقاليم المستقلة أو غير المرتبطة مع الاقاليم أو الدول الكبرى مثل فرنسا (بولينيزيا الفرنسية) نيوكاليدونيا ويلز وفوتونا أما المملكة المتحدة (جزيرة برتكرين pirtcairn island) وللولايات المتحدة (ساموا الاميركية ، كوام ، جزر ماريانا الشمالية [3] .

ينظر خريطة (13) الموقع الجغرافي لجزر المحيط الهادئ .

([1])حسن سيد أحمد ابو العينين ، جغرافية العالم الأقليمية ، مصدر سابق ، ص 431-433 .

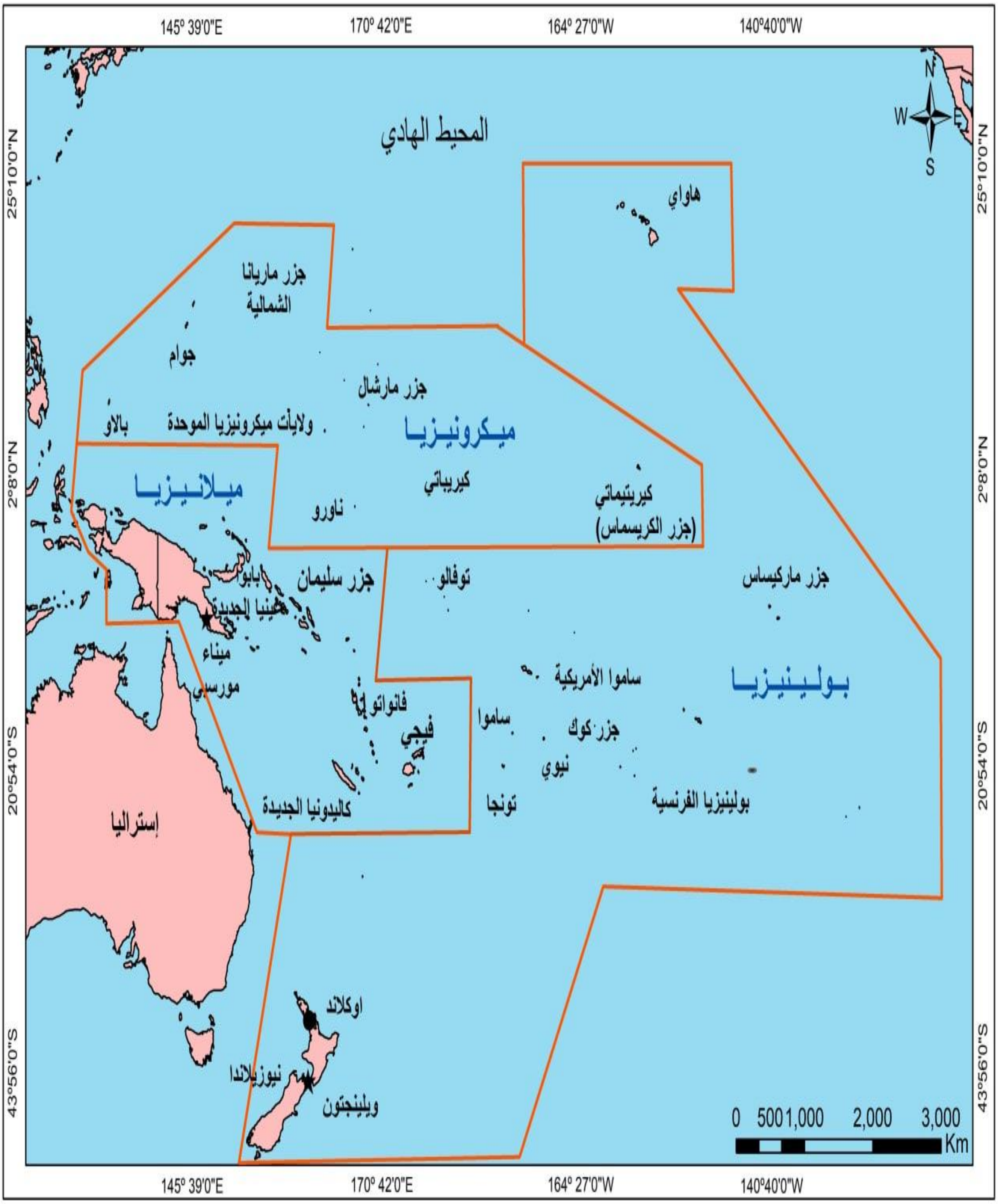
([2])Robert Gillett,Marine fishery resources of the Pacific Islands, FAO Fishers and Aquaculture Technical Paper , No.537 , Rome , 2010 , p.3-4.

* أعالي البحار : هو ذلك الجزء من البحر الذي يبدأ من نهاية البحر الإقليمي، أو المنطقة الاقتصادية الخالصة ويمتد نحو أعلى البحر، ويطلق عليه تسميات عده، منها البحر العام أو البحر الحر، أو البحر المفتوح أو البحار الواسعة او الحرة هذه المنطقة لا تخضع لسلطات دولة أو مجموعة دول، ولكن تخضع لنظام قانوني هو مجموعة أحكام القانون الدولي العام الخاصة بالبحر والتي تنظم انتفاع الشعوب المشترك بها، لاسيما بعد الإقرار أن المنطقة هذه وقاعها تعد تراثاً مشتركاً للإنسانية. للمزيد من الأطلاع ينظر الى :

سنان طالب القاسمي ، الاستثناءات العرفية والاتفاقية على اختصاص دولة العلم في البحار العالية والغاية منها ، مجلةالمحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية ، العدد 1 ، 2018 ، 366-367 .

([3]) Quentin Hanich And Martine Tsameyni, Navigating Pacific Fisheries, Australian National Centre For Ocean Resources And Security, Australia, 2009, p 21.

خريطة (13) الموقع الجغرافي لجزر المحيط الهادئ



الخريطة من عمل الباحثة اعتماداً على :

Source: Philip's Atlas of the World, Second Edition, United Kingdom ,1997, p.96-97

وتعتبر منطقة جزر المحيط الهادئ منطقة جغرافية فريدة بايولوجياً، وأقتصادياً وثقافياً . وتتميز هذه المنطقة بالتنوع الحيوي للجزر الصغيرة التي تنتشر عبر أكبرمحيط في العالم مما يدعم العديد من النظم البيئية التي تعتمد بدرجة كبيرة من الاعتماد الاقتصادي والثقافي على البيئة الطبيعية ومصادرها، وتؤثر اشكال الجزر وتركيبها الجيلوجي على جوانب حياتها من تطور تاريخي ونمو سكاني، وتجدر الاشارة الى ان الامم المتحدة تعترف بجميع جزر المحيط الهادئ ال 14 كدول نامية [1] ،اما المناخ السائد في هذه الجزر فإن جزر المحيط الهادئ عادة ما تكون رطبة ودرجة الحرارة فيها مرتفعة في العموم خلال العام ، وهذه الجزر ضمن النطاقات المدارية فالعام يكون مقسم الى موسم رطب وموسم جاف، جنوب خط الاستواء (ميلانيزيا – بولينيزيا) يكون فيها موسم الجفاف (مايو – أكتوبر) وموسم المطر يكون موسم الاعاصير من (نوفمبر – ابريل) أما شمال خط الاستواء فتكون المواسم معكوسة [2] .

أما من الناحية الأقتصادية فتشير التقديرات الى ان قطاعي الصيد والسياحة في جزر المحيط الهادئ يوفر أكثر من (3.3 مليار دولار) من الأقتصاديات الوطنية لتلك الجزر وأكثر من 10% من الناتج المحلي الأجمالي، ينظر الى جدول (10) قيمة المساهمة الأقتصادية للسياحة والصيد في اقتصاديات جزرالمحيط الهادئ، بالأضافة الى السياحة والصيد فإن سواحل المحيط الهادئ تستثمر في الشحن والتعدين ويتم استكشافها للتعدين المحتمل في اعماق البحار خاصةً الوقود الأحفوري [3]

جدول (10) قيمة المساهمة الأقتصادية للسياحة والصيد في اقتصاديات جزر المحيط الهادئ

القطاع المعتمد على المحيط	القيمة الأجمالية للمنتج (ملياردولار)	النسبة المئوية من الناتج المحلي
السياحة	2.27 مليار	%7.2
صيد الأسماك	1.04مليار	%3.3
المجموع	3.32 مليار	%10.5

Source: Henrik Seidel and Padma N. Lal, Economic value of the Pacific Ocean to the Pacific Island Countries and Territories (Report), IUCN, International Union for Conservation of Nature, Switzerland, 2010, p. 8

---

(1) David Duncan, Freshwater Under Threat Pacific Islands, United Nations Environmental Programme (Report), Produced by Regional Office for Asia and the Pacific, bangkok , 2011 , p.12

(2) David Scott et al, Pacific Dialogue on Water and Climate Synthesis (Report) , South Pacific Applied Geoscience Commission , Fiji , 2003, p4 .

(3) Henrik Seidel and Padma N. Lal , Economic value of the Pacific Ocean to the Pacific Island Countries and Territories (Report), IUCN, International Union for Conservation of Nature, Switzerland, 2010 , p. 8

العديد من النظم الساحلية تزود المجتمعات بالمواد الأساسية للبناء والوقود، وتوفر اشجار المنغروف الأخشاب والألياف والوقود ، وتوفر الشعب المرجانية الجير ومواد البناء الأخرى ، ويتطلب الأستغلال المفرط لهذه الموارد المحدودة تحديد البدائل والأستراتيجيات الكفيلة لضمان الأنتقال للأقتصاديات البديلة ، وتجدر الأشارة الى ان هنالك موقعين من اكبر مواقع التراث العالمي في جنوب المحيط الهادئ الأولى جزر فينيكس المحمية والحاجز المرجاني العظيم ، أما المنطقة الثانية هي مجموعة جزر لوردها و في استراليا وفي جزر السلمون وبحيرات نيو كاليدونيا وجزر غالاباغوس في الأكوادور، اما الحاجز المرجاني الكبير فهو أكبر نظام للشعب في العالم (34 مليون هكتار) ويمتد لمسافة 2000 كلم على طول الساحل الشرقي لأستراليا وتضم أكثر من 2500 من الشعاب الفردية و900 جزيرة وقد أعلن في العام 1981 على ان هذه المنطقة تعتبر من أوائل مناطق العالم من حيث وجود مواقع التراث العالمي لما تحتوي من تنوع بيولوجي كبير [1]، ووفقاً للمسح الأقتصادي للمحيط الهادئ لعام 2008 فإن النمو الاقتصادي يعتبر منخفض ما بين 2%- 3% بسبب عدم الأستقرار السياسي الذي انعكس على الواقع الأقتصادي وان غالبية السكان في المنطقة يعيشون في افقر دول جزر المحيط الهادئ هي كريباتي ، بابوا ، نيوغينيا ، والسلمون ، ومن المتوقع أن تحقق جزر مثل كوك وكريباتي ومارشال ونارو الأهداف الأنمائية ، وتواجه دول جزر المحيط الهادئ مشاكل تتعلق بالنظام الصحي ، وكذلك تهديدات بيئية ومستويات عالية من البطالة والفقر والضغوط السكانية [2].

ونستنتج من ذلك بإن جزر المحيط الهادئ تمثل أكبر نظام ايكولوجي في العالم من حيث التنوع الاقتصادي والاجتماعي والجغرافي وبسبب حجمها وموقعها الجغرافي تعاني من مشاكل بيئية واقتصادية وعلى الرغم من ذلك فإن بعض الجزر لها من أهمية من حيث مميزات الموقع الجغرافي الاستراتيجي وتبعاً لذلك سنتطرق بشكل مختصر عن أهم الملامح الجغرافية لهذه الجزر.

1. **جزر هاواي :** تقع بين خط الطول ˚155-160 غرباً ودائرة العرض 20 شمالاً وتبلغ مساحتها 166,642 \كم2، وهي جزء من ارخبيل يمتد جنوبي شرقي الى الشمال الغربي ليصل الى جزيرة الميدوي ، وتتألف من جزر بركانية وأخرى مرجانية وتتمثل منتجاتها بقصب

([1]) Karen Evans et al, Chapter 36D, South Pacific Ocean in The First Global Integrated Marine Assessment , ed , the Group of Experts of the Regular Process, United Nations , 2016, p 38- 39.

([2]) Monica costa and Rhonda Sharp, The Pacific Island Countries Fiji, Papua New Guinea (PNG), Samoa, Solomon Islands, Vanuatu and Tuvalu (Report), Gender-Responsive budgeting in the Asia-Pacific Region, University of South Australia , 2011, p 3.

السكروالاناناس والبن والأرز وللسياحة أهمية خاصة بها، إذ يبلغ عدد السياح سنويا نحو المليون وهي تابعة للولايات المتحدة .

2. **جزيرة غوام :** تقع شرق الفلبيين بمسافة 2400كم اكتشفت عام 1521 وهي تابعة للولايات المتحدة منذ العام 1898 .
3. **جزيرة كيريباتي :** تتألف من 23 جزيرة بركانية ، وترتبط مع المملكة المتحدة سياسياً وعسكرياً وأقتصادياً .
4. **جزيرة ناورو :** تبلغ مساحتها 21كم2 وتقع الى شمال شرق من استراليا ، وكانت تتبع المانيا ثم استراليا ثم اليابان واهم منتجاتها الفوسفات وجوز الهند .
5. **جزيرة توفالو :** تتكون من عدة جزر وأهم منتجاتها جوز الهند ويعمل معظم سكانها بصيد الأسماك وتتبع الى المملكة المتحدة [1].
6. **جزر السلمون :** هي ثالث أكبر ارخبيل في جنوب المحيط الهادئ وتحتوي على أكثر من 900 جزيرة 95% ، استقلت عن بريطانيا عام 1978 ، ومن ثم انضمت بكومنويلث مع بريطانيا .
7. **بابوا غينيا الجديدة :** تعد هذه الجزيرة الأكثر سكاناً في المحيط الهادئ فمنذ 1970 كان معدل نمو السكان فيها 2% ونتيجة لذلك فإن 4% من السكان تقل أعمارهم عن 15 ويتكون من 600 جزيرة وهو بلد ميلانيزي في الغالب ، وأنضمت مع بريطانيا بكومويلث لكنها تعتمد على استراليا كمصدر للمساعدات الخارجية [2] .
8. **جزيرة ساموا :** تلعب الزراعة دور مهم في أقتصاد ساموا ، ومنذ 1989 هنالك أكثر من 70% من نشاط السكانالأقتصادي يعملون بالزراعة وصيد الأسماك والغابات ومن الناحية الجغرافية فإن 98% من سكانها ينتشرون على طول السهول الساحلية الضيقة التي أصبحت معرضة بشكل متزايد لأرتفاع أمواج المد والجزر وأمواج تسونامي، وقد أعتمدت ساموا واغلب جزر المحيط الهادئ على انتاج لب جوز الهند للتصدير وتجدر الاشارة الى ان هذه الجزر تقع بعيداً عن الاسواق العالمية وهذا البعد ينعكس في عدد شركات الطيران التي تخدم المحيط الهادئ وبالتالي ارتفاع التكلفة وهذا ينعكس على صادرات ساموا الزراعية الى العالم الخارجي [3] .

([1]) محمد أحمد عقلة المومني ، عبد علي الخفاف ، جغرافية القارات (آسيا ، اوروبا ، افريقيا ، امريكا الشمالية ، امريكا الجنوبية ، استراليا ، نيوزلنده ، وجزر المحيط الهادئ) ، ط1 ، دار الكندي للنشر والتوزيع ، عمان ، 1998 ، ص 228-231.

([2]) Monica Costa and Rhonda Sharp, op.cit, p 6-9.

([3])Margaret B.Malua, Turning losses Into gains: SIDS and Multilateral Trade Liberalisation in Agriculture (Report), United Nation, New York, 2003, p177-178.

9. **جزيرة فيجي** : وتقدر مساحتها 18.270 الف كم2 وتتألف من أربعة جزر رئيسة و400 جزيرة صغيرة أكتشفت عام 1643 واستقلت عن بريطانيا عام 1970 وتتمثل انشطتها الاقتصادية بالسكر والأرز والبطاطا وانتاج المعادن مثل الذهب والفضة والحجر الكلسي .

10. **جزركوك :** وتتالف من 15 جزيرة ومساحتها 236.7كم2 وتتبع جزر كوك نيوزلندا وتتمثل منتجاتها بجوز الهند والسكافا والحمضيات والموز والمانجو والبطاطا .

11. **ساموا الغربية :** وتتالف من عدة جزر بركانية وتقع في شمال نيوزلندا بنحو 2400 كم ، وتتبع الى نيوزلندا ، وتنتج الموز والكاكاو ويعمل سكانها بصيد السمك .

12. **جزر نيوي** : تتبع ادارياً الى نيوزلندا مساحتها 261.5 كم2 ، وهي جزر مرجانية واهم محاصيلها الغابات وجوز الهند واليام والكاسا والكومارا .

13. **دولة بولينيزيا الأتحادية :** تتبع الى فرنسا ، وعاصمتها رابيتي . وتنتج جوز الهند والكوبرا والحمضيات ، وتسد جزءمن غذاء سكانها من الأسماك .

14.**جزيرة تونجا** : وتتكون من 150 جزيرة_وهي من الجزر المرجانية البركانية ، نظام الحكم فيها ملكي ، وأهم منتجاتها جوز الهند والبطاطا وتهتم بتربية الخيل والماشية .

15.جزر نورفولك : تقع شمال نيوزلندا اكتشفت عام 1773 ، تتبع ادارياً لاستراليا ، مساحتها تقدر ب35كم2 واهم مزروعاتها الخضروات والفواكه، وتصدر الورود والازهار[1]، وللمزيد من الأطلاع ينظر الى جدول (11) الخصائص الجغرافية لجزر المحيط الهادئ.

---

(1) محمد أحمد عقلة المومني ، عبد علي الخفاف ، مصدر سابق ، ص 228-231

جدول (11) المؤشرات الجغرافية لجزر المحيط الهادئ

المؤشرات	ميـــــــــــــــلانيزيا			
	فيجي	بابواغينيا	السلمون	فانواتو
مساحة الارض كم2	18270	452860	27990	12190
الجزر المأهولة	100	-	300	72
السكان \ نسمة	886450	7463577	572171	258883
النمو السكاني	0.7	2.5	2.5	2.3
متوسط السكان لكل جزيرة مسكونة	8865	-	1907	2596
المنطقة الاقتصادية الخاصة	1281703	2396.575	1596464	827891
نصيب الفرد من الناتج المحلي الأجمالي	8825	2869	2138	3042

المؤشرات	بولينيزيا		
	ساموا	تونغا	توفالو
مساحة الارض كم2	2.830	720	26
الجزر المأهولة	4	36	9
السكان\ نسمة	191845	105986	9893
النمو السكاني	0.6	0.5	0.4
متوسط السكان لكل جزيرة مسكونة	47961	2933	1099
المنطقة الأقتصادية الخاصة	131812	664853	751797
متوسط السكان لكل جزيرة مسكونة	47961	2933	1099
نصيب الفرد من الناتج المحلي الأجمالي	5811	5230	3779

المؤشرات	مايكرونيزيا			
	ميكرونيزيا الفيدرالية	كيرباتي	بالاو	مارشال
مساحة الارض كم2	700	810	460	180
الجزر المأهولة	65	21	8	24
السكان\ نسمة	104044	110470	21097	52898
النمو السكاني	0.1-	18	11	0.2
متوسط السكان لكل جزيرة مسكونة	1601	5260	2637	2204
المنطقة الأقتصادية الخاصة	2992597	3550000	604289	1992232
نصيب الفرد من الناتج المحلي	3343	1816	13966	3817

الأجمالي				

Source: International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank , Pacific Possible Long-term Economic Opportunities and Challenges for Pacific Island Countries (Report) , Washington , 2017 , p5-6 .

يتضح من الجدول اعلاه الذي يمثل البيانات الصادرة عن البنك الدولي لبعض الجزر الخاصة لكل مجموعة والذي يبين مساحة هذه الجزر وعدد سكانها اضافة لمجموعة من المؤشرات الأقتصادية التي تتعلق بنصيب الفرد من الناتج المحلي الأجمالي، ونظراً لأهمية هذه الجزر التي تم تبيان خصائصها الجغرافية فقد كانت محط انظار القوى الكبرى للسيطرة عليها وهذا ما سيتم مناقشته في المبحث الثاني وبشكل مفصل وكما سيتم مناقشة في الفصول القادمة أهمية هذه الجزر وابرز المشاكل التي تعاني منها وأهمية ذلك لموضوع البحث

خامساً : الموارد الأقتصادية :

لقد تزايدت اهمية المحيط الهادئ خاصةً بعد تطور صناعة السفن والتي تمربأمان فيه فضلاً عن كونه يربط ما بين عملاق صناعي متمثل في دول شرق آسيا وامريكا وكندا في الساحل الغربي لقارتي امريما الشمالية والجنوبية، اضافة الى انه منطقة اتصال ما بين مارد صناعي امريكي وكندي وتجمع سكاني الاول في العالم (الصين و الهند)، حيث تؤثر الايدي العاملة الرخيصة جداً والتي تحتاجها جميع الصناعات الامريكية والاوروبية لكن الاهم هو استراتيجية الصين التي عملت على ازاحة الدول الاولى في العالم اقتصادياً وعسكرياً وأثرت كثيراً على الصناعة الامريكية والاوروبية ونظرت الى القارات كونها اقاليمها الاقتصادية وبذلك كسرت القيود الامريكية مما جعل من الولايات المتحدة ان تعمل طوق من الجزر والدول لخنق الصين لكنها لم تستطع لذلك ستكون المواجهة بسلاح النفط ، فيمتلك المحيط الهادئ موارد اقتصادية فضلاً عن كونه محطات امداد وتموين، وكذلك يعد مسطحاً مائياً لا ينفذ من الثروات البحرية الغذائية اضافةً الى ما يحتويه قاعه من المعادن ويمدنا المحيط بعدد من الموارد المتجددة ، ولعل أهمها والزمها لحياة المملكتين الحيوانية والنباتية على اليابس هو الماء العذب الذي يأتي أصلاً من المحيط ثم يعود اليه بعد الاستعمال، أن زيادة الاهتمام بموارد المحيط كانت نتيجة طبيعية لأستنزاف موارد اليابس التي لايمكن تجديدها فنجد ان الانسان اتجه الى المحيط بحثاً عن البترول[1] ، وتقع معظم رواسب البترول الرئيسة أسفل مياه المحيط الساحلية وتتضمن الرفوف القارية الواعدة التي ينتظر لها مستقبل كبير في عالم البترول في شمال الاسكا وحول

(1) جودة حسنين جودة ، مصدر سابق ، ص 331-332

جزيرتي سومطرة وبورنيو من جزر اندنوسيا والرفوف القارية في المحيط الهادئ التي تحف بقارة امريكا الشمالية [1] .

أكدت الدراسات الحديثة ومن خلال التنقيبات على أحتواء قيعان المحيطات على مجموعة هائلة من المعادن المختلفة والتي يمكن أن تستغل أقتصادياً ، ومنها عقد المنغنيز والتي تم أكتشافها منذ العام 1873 ، في الجانب الشرقي للمحيط الهادئ ومن الممكن ان يتكون بفعل الثورانات البركانية او بالترسيب البطيء جداً، وقد تم أكتشاف بقعة من عقد المنغنيز والمعادن الأخرى تبلغ مساحتها 10 الاف كم2 وعمقها أكثر من 4000 م في قاع المحيط الهادئ، وهنالك أكتشافات للتنقيب المنجمي قرب بحر بسمارك على عمق 1700م وامتداد 70 كم، ولمساحة كبيرة من معدني النحاس والذهب قدرت مساحتها ب 11هكتار[2] .

أما صيد الأسماك فهو من الحرف الواسعة الأنتشار في سواحل المحيط الهادئ والهدف منها توفير الأحتياجات المحلية من المواد الغذائية إذ تشكل الأسماك الغذاء الأساسي لسكان بعض الأقاليم السياحية، وقد تكون عنصراً مساعداً لعناصر غذائية أخرى وتمارس هذه الحرفة على مستوى تجاري كير بهدف تصدير الأنتاج الى الاسواق العالمية وأهم هذه المناطق هي :

1- المسطحات المائية في شرق وجنوب شرق آسيا والممتدة من شبه جزيرة كمتشكا في الشمال الى شبه القارة الهندية اي بين روسيا الاتحادية واليابان وكوريا والصين إضافة الى دول جنوب شرق اسيا .

2- الساحل الغربي لأمريكا الجنوبية وخاصةً جنوب خط الأستواء في بيرو وتشيلي .

3- سواحل غرب أمريكا في شمال شرق المحيط الهادئ وهي تمتد من الآسكا في الشمال الى كاليفورنيا في الجنوب [3] .

4- الجزء الشمالي الغربي من المحيط الهادئ وخاصةً في منطقة بحر اليابان وبحر أوخستك وعلى ساحل روسيا وهنا يصدر الحوت والتونة ويعتبر هذا الجزء من أهم مصائد العالم قاطبةً ، لذلك تعتبر اليابان من أهم دول العالم في صيد الأسماك الذي يعتبر مصدر الغذاء الرئيسي لدول شرق وجنوب آسيا ويشتهر هذا الجزء ايضاً بأسماك السلمون [4].

وبعد استعراض المقومات الجغرافية للمحيط الهادئ ذات الاهمية الاستراتيجية والتي ينعكس تأثيرها على الاستراتيجية الصينية في المحيط الهادئ وكذلك في صراع القوى الكبرى

([1]) المصدر نفسه، ص 344 .

([2]) جودة حسنين جودة ، محمود السيد شطا ، جغرافية البحار والمحيطات ، ط1 ، دار المعرفة الجامعية ، الاسكندرية ، 2018 ، ص 220-222 .

([3]) محمد خميس الزوكة ، جغرافية المياه ، مصدر سابق، ص 345-346 .

([4]) محمد صبري محسوب ، مصدر سابق ، ص 143 .

في المحيط ، فلا بد من الحديث عن الجغرافية التاريخية للصراع الدولي وكما هي مبينه في الصفحات القادمة.

المبحث الثاني: الجغرافية التاريخية للصراع الدولي على المحيط الهادئ

منذ بزوغ فجر الحضارة الانسانية كانت المسطحات المائية موضع للنزاعات والصراعات المسلحة بين الدول ففي الماضي عندما كانت التجارة الدولية للبضائع قد تأثرت بالملاحة المحيطية فقد كانت الحاجة لتنظيم يمنح الحرية في استخدام البحار ومواردها، ومع مرور الوقت قد تغيرت الاجندة الجيوبوليتيكية والاهمية الاقتصادية والسياسية للموارد المعدنية واصبح التوجه الاستراتيجي للقوة آخذ بالتغيير مع مرورالزمن متأثرا بالعلاقات الدولية وانعكاساتها على الاقتصاد والسياسة العالمية [1] .

و في كتاب الجغرافية السياسية والمشكلات العالمية الذي يصف أهمية المحيطات : (منذ ان تعلم الانسان كيف يستخدم البحرفقد واجه المشاكل من اجل تحديد السلطة في هذه البيئة لان المحيطات طرقاً دولية، فمعظم المنازعات تتعلق بحقوق مناطق الصيد واستغلال قاع المحيطات والارصفة القارية او اعالي البحار، والامر يعود الى ان قانون البحار مثل القوانين الدولية نادراً ما يفرض الامر الذي يترتب عليه ان المحيطات العالمية ربما توصف على انها الحدود الأخيرة التي تتنازع السلطة والتي ينقص فيها وجود قانون معتدل)[2]، وبذلك فإن الصراع على المحيطات العالمية والبحار والانهار هو صراع قديم أختلف مع مرور الزمن وحسب ما تم ذكره اعلاه فإن الحديث عن ذلك ليس بمعزل عن الحديث عن الصراع على المحيط الهادئ الذي اكتسب بكل اجزاءه اهتماماً دولياً واضحاً عبرالتاريخ ومازال محط اهتمام نتيجة لموقعه الاستراتيجي ولمقوماته المتعددة والمتنوعة والتي استهوت القوى الكبرى أبان بداية الحملات الاستعمارية وقد ازدادت أهمية المنطقة بشكل أكبر في مرحلة الحرب الباردة والتي جعلها من المحاورالرئيسة في الصراع بين الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتي السابق، وازدادت أهمية

([1]) Etiene Villela Marroni and Milton L. Asmus, Geopolitical Strategy for the Territorialism of Oceans and Seas, International Journal of Geosciences , Vol.4, No.7, 2013, p.1051 .

(2) يسري الجوهري ، الجغرافيا السياسية والمشكلات العالمية ، ط1 ، مؤسسة شباب الجامعة ، الاسكندرية ، 1993 ، ص 63-64.

المنطقة لزيادة التنافس الدولي فيها واتسعت دلالاته وأشكاله عمودياً وافقياً حتى بات سلوكا يحكم العديد من التفاعلات الدولية وعلى الأصعدة كافة كحرب المعلومات أو الحرب الاقتصادية أو التنافس الجيو ستراتيجي وغيرها [1] .

ويمكن استعراض الأدوار الرئيسة للدول المتنافسة على المحيط الهادئ وجزره ومناطق ثرواته وهي: أسبانيا وبريطانيا وفرنسا والمانيا واليابان والولايات المتحدة، بالاضافة الى ذلك فقد حصلت استراليا ونيوزلندا على بعض الجزر منذ بداية القرن العشرين ، كما امتلكت روسيا جزر كوماندر (كوماندورسكي) في شمال المحيط ، وكذلك تشيلي والاكوادور وكولومبيا وكوستريكا التي سيطرت على الجزر المواجهة لسواحلها، لقد تأثر تطور السيطرة على جزر المحيط الهادئ بالمنافسة بين الدول وتضارب مصالحها في هذا النطاق البحري الواسع، **ومن اهم هذه القوى:**

1. السيطرة الاسبانية على اجزاء من المحيط الهادئ :

كان ماجلان اول مستكشف اوروبي عبر المحيط الهادئ موفداً من قبل اسبانيا واكتشف فيها الفلبيين سنة 1521 وبعدها اسس الاسبان اول مراكز للاستيطان فيها [2]، بعدها تم السيطرة على جزر ماريانا وقد خضعت للحكم الاسباني خلال الفترة الممتدة بين عامي 1668- 1898 وبيعت بعدها لالمانيا وهي اقرب جزر هذه المجموعة الى اليابان، اما جزر كارولين فقد اكتشفها الاسبان عام 1526 واستئجرتها المانيا من اسبانيا عام 1899، وكذلك الحال مع جزر مارشال التي اكتشفها الاسبان عام 1526 وفرضت عليها الحماية الالمانية عام 1885 [3]، وبحلول عام 1900 اختفت اسبانيا تماماً كقوة ذات نفوذ في المحيط الهادئ وذلك بعد هزيمتها في الحرب التي اعلنتها الولايات المتحدة على اسبانيا في العام 1898 والتي كانت من اهم نتائجها هزيمة اسبانيا امام الولايات المتحدة واضطرار الاولى الى ابرام معاهدة باريس في كانون الاول 1898 والتي بموجبها تنازلت اسبانيا عن جزر الفلبيين وجزيرة جوام في المحيط الهادئ الى الولايات المتحدة [4] .

2- النفوذ الألماني في المحيط الهادئ :

([1]) علي فارس حميد ، التنافس الامريكي – الصيني في اقليم اسيا – الباسفيك، رسالة ماجستير (غير منشورة) كلية العلوم السياسية ، جامعة النهرين، 2009، ص 6 .

([2]) فتحي محمد ابو عيانة ، الجغرافية السياسية ، ط2 ، دار المعرفة الجامعية ، الاسكندرية ، 2013 ، ص 263-237 .

([3]) محمد خميس الزوكة ، اسيا دراسة في الجغرافية الأقليمية، ط2 ، دار المعرفة الجامعية، الاسكندرية ، 1991، ص 65 .

([4]) بشرى محمود صالح الزوبعي ، التجربة الكوبية في امريكا الوسطى والجنوبية (دراسة تاريخية)، مجلة كلية التربية الاساسية، الجامعة المستنصرية ، العدد السادس والسبعون ، 2012 ، ص 323 .

كان النشاط الاستعماري الألماني في المحيط الهادئ متأخر فلم يتجاوز نصيبها سوى مجموعة من الجزر الصغيرة ومنطقة ساحلية محدودة على اليابس الآسيوي، بدأت المانيا نشاطها الاستعماري في اواخر القرن التاسع عشر وكانت البداية في جزر بسمارك الواقعة الى الشرق من غينيا الجديدة حيث فرضت عليها الحماية الالمانية عام 1884 كما فرضت في العام التالي حمايتها ايضا على جزر مارشال واقتسمت بريطانيا جزر السولومون عام 1886 واشترت جزر مارينا الواقعة الى الشرق من جزر الفلبيين من اسبانيا عام 1898 وفي العام الثاني استأجرت جزر كارولين من اسبانيا ، وفي نفس العام فرضت حمايتها على جزر ساموا الغربية ، ونجحت المانيا بعد ذلك في ايجاد موطئ قدم لها على ساحل الصين والمتمثل في منطقة كياتشاو[1]، وبعد الحرب العالمية الاولى قسمت الممتلكات الالمانية في المحيط الهادئ ووضعت تحت الانتداب فحصلت اليابان على الجزرالواقعة شمال خط الاستواء بينما تقاسمت بريطانيا واستراليا ونيوزلندا الجزر الواقعة الى الغرب منه ومن ثم بعد ذلك تلاشى النفوذ الالماني من المحيط الهادئ .

3- النفوذ الفرنسي في جنوب المحيط الهادئ :

كان المستكشفون والقراصنة الفرنسيين يجوبون هذا الاقليم خلال القرنين السابع والثامن عشر وكان اول ضم فرنسي هو اعلان الحماية على جزر تاهيتي سنة 1842، بعد ذلك نيو كاليدونيا وبعدها زادت المنافسة بين فرنسا وبريطانيا في اواخر القرن التاسع عشر لضم جزر اخرى فضمت فرنسا جزرسوسيتي ومجموعة لويالتي ، اما جزيرة نيوهبريدز الواقعة على مسافة 1600 كلم شرق استراليا فقد اشتركت فرنسا وبريطانيا في حكمها [2] .

4- النفوذ الياباني في المحيط الهادئ :

لقد استولت اليابان في العام 1876 على جزر كوريل وريوكيو "اوكيناوا "، وفي 1895 انتزعت جزيرة فورموزا (تايوان) من الصين وفرضت حمايتها على كوريا ، ثم ضمتها نهائياً في العام 1910 ، وفي اعقاب الحرب الروسية – اليابانية * التي دمر فيها الاسطول الروسي في

([1]) محمد خميس الزوكة ، مصدر سابق ، ص 57 .

([2]) فتحي محمد ابو عيانة ، مصدر سابق ، ص 265 .

(*) الحرب الروسية – اليابانية : نشبت هذه الحرب إثر مهاجمة اليابان بصورة مباغتة لميناء بورت آرثر في العام 1904 واخضع الميناء لحصار شديد ونزلت القوات اليابانية في منشوريا وحدثت معركة (نانشان) في أيار 1904 واستمرت المعارك ما بين الطرفين حتى معركة مضيق تشوتيما في 28 أذار 1905التي كانت حاسمة بالنسبة للقوات الروسية التي تعرضت للابادة امام القوات اليابانية في معركة بحرية دامت اسبوعين، وللمزيد من الاطلاع ينظر الى

ايمان متعب محي ، الحرب الروسية – اليابانية ونتائجها 1904-1905 ، مجلة آداب المستنصرية ، الجامعة المستنصرية ، العدد 50 ، 2009، ص 7-8 .

العام 1905 ، استحوذت على النصف الجنوبي من جزيرة سخالين مع ميناء بورت آرثر [1]، وبعد ذلك اصبحت اليابان احدى القوى الاستعمارية في المحيط الهادئ وقد ترامت املاكها لتضم كوريا ومنشوريا واجزاء كبيرة من الصين وجنوب شرق اسيا، ومعظم جزر المحيط الهادئ وقد سيطرت على منشوريا ثم تبعتها بالسيطرة على الصين 1937 وكذلك الهند الصينية عام 1941 ثم اندنوسيا والفلبيين عام 1941 الى عام 1943 [2].

لقد اصبح هنالك امبراطورية تدور في فلك اليابان التي نالت حق الانتداب من جمعية الامم المتحدة على الممتلكات الالمانية السابقة في المحيط الهادئ لقد خسرت اليابان جميع ممتلكاتها ما عدا جزيرة ريوكو التي ردها الامريكيون في العام 1972[3]، وتجدر الاشارة الى ان خسارة اليابان هذه جاءت بعدما ضربت مدينتي هيروشيما ونكازاكي بالقنابل الذرية في الحرب العالمية الثانية حيث فرضت الولايات المتحدة سيطرتها على الجزر اليابانية في الوقت الذي سيطر الاتحاد السوفيتي السابق على جزر كوريل والجزء الجنوبي من جزيرة سخالين وكان من نتائج هزيمة اليابان استقلال الصين وجزيرة فورموزا وكوريا التي تجزأت الى جزأئين في العام 1948، اما جزر المحيط الهادئ فقد انتقلت اغلبها للسيادة والسيطرة الى الولايات المتحدة واصبحت قواعد بحرية لها ولا تزال جزراً تابعة للولايات المتحدة رغم استقلالها [4]، وبالتالي فقد تقلص النفوذ الياباني في المحيط الهادئ كقوة مؤثرة بشكل كبير .

5 ـ النفوذ البريطاني في المحيط الهادئ :

كان اتصال بريطانيا بالمحيط الهادئ في بادئ الامر مرتبطاً بالقرصنة ، ولم تبدأ الرحلات والكشوف الكبرى ورسم خرائط هذا النطاق إلا مع رحلات كابتن كوك بين سنتي 1768-1780، وانشئت أولى مراكز الاستقرار الدائم في استراليا ، ولكن لم تبدأ بريطانيا رسمياً في ضم بعض جزر الهادئ اليها الا في منتصف القرن التاسع عشر[5]، وقد بسطت انكلترا سيطرتها على الربع الشمالي الشرقي للمحيط الهادئ، والربع الجنوبي الغربي المواجه له في استراليا ونيوزلندا بالاضافة الى العديد من الجزر في المحيط الهادئ الجنوبي، ولكنها فقدت سيطرتها على الربع الشمالي الشرقي بأستقلال كندا، وكانت الامبراطورية البريطانية تتكون من استراليا ونيوزلندا وفيجي ونيوهبرديز بالاشتراك مع فرنسا وتونجا ، وبيت كارن وجلبرت

---

(1) عبد الرحمن حميدة ، جغرافية الدول الكبرى ، ط1 ، دار الفكر ، دمشق ، 1984 ، ص 322

(2) خليل حسين، الجغرافيا الاقتصادية والسياسية والسكانية والجيبولتيكا ، ط1 ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، 2012 ، ص 341 .

(3) عبد الرحمن حميدة ، مصدر سابق ، ص322 .

(4) خليل حسين ، الجغرافيا الاقتصادية والسياسية والسكانية والجيبولتيكا ، مصدر سابق ، ص 342 .

(5) فتحي محمد ابو عيانة ، مصدر سابق ، ص 264 .

واليس ،وجزرسولومون البريطانية وكانتون واندربري والجزيرة الاخيرة من مجموعة جزر فونكس وكانت انكلترا تديرها بالاشتراك مع الولايات المتحدة [1].

وتجدر الاشاره الى ان بريطانيا قد حكمت جزر المحيط الهادئ والدول المطلة عليه بطريق غير مباشر باعلانها كمحميات او مستعمرات تابعة للتاج ، وقد شملت المحميات تسع ولايات أما مستعمرة التاج فكانت عبارة عن جزر المضايق وتشمل سنغافورة وجزيرة بيناج وملقا وهي

ميناء في شمال غرب سنغافورة وجزيرة لبوان في مواجهة ساحل بورنيو [2] .

وفي واقع الحال لم تكن انكلترا احدى القوى العظمى بالمحيط الهادئ بقوات بحرية ضخمة فيه، وكان اهتمام إنكلترا في تلك المرحلة منصباً أكثرعلى المحيط الهندي والاطلسي ، وعلى الرغم من ان انكلترا تستخدم المحيط الهادئ على نطاق ضيق للتجارة في وقت السلم لاغراض تجارية الا انه قد يصبح عظيم الأهمية التجارية لها في وقت الحرب عندما تتهدد تجارتها عبر طريقي السويس والكاب، وقد استقلت عدة مستعمرات بريطانية ما بين 1970-1980 منها فيجي عام 1970 ، وجزر تونجا والسلمون وكريباتي وتوفالو بانيا وبقيت جزيرة بيت كارن مستعمرة بريطانية حتى الوقت الحاضر، اما نيوهبريدز فقد استقلت عام 1980 وتغير اسمها الى فانواتو، وقد استقلت ساموا الغربية ، ونايرو ومنحت نيوزلنده حكما ذاتيا لجزر كوك ونيو[3]، ويبين جدول (12) الجزر التي كانت تابعة الى الامبراطورية البريطانية في المحيط الهادئ .

جدول (12) الجزر التي كانت تابعة الى اللامبراطورية البريطانية في المحيط الهادئ .

المنطقة	المساحة
فيجي	18233
نيوهبريدز	14763
بيت كارن	5
تونجا	696
جزر غرب المحيط الهادئ (جلبرت واليس)	659
جزر سلومون البريطانية	28370
كانتون – انديري – كوك - نيو يونيون	-
ساموا الغربية – نايرو	2831
بابوا نيوغينيا – بسمارك	46284

(1) محمد محمود ابراهيم الديب ، الجغرافيا السياسية منظور معاصر ، ط6 ، مكتبة الانكلو – المصرية ، القاهرة، 2008 ، ص 943 .

(2) فتحي محمد أبو عيانة ، دراسات في الجغرافيا السياسية ، ط1 ، دار النهضة العربية ، بيروت ، 1998 ، ص 258 .

(3) محمد محمود ابراهيم الديب ، مصدر سابق ، ص 944- 945 .

نيوبرتني – نيوايرلندة الادميرالية- اوشن	-
كيريتاني	717

الجدول اعتماداً على : محمد محمود ابراهيم الديب ، الجغرافيا السياسية منظور معاصر ، ط6 ، مكتبة الانكلو – المصرية ، القاهرة، 2008 ، ص 944 .

6- مصالح دول امريكا اللاتينية :

سيطرة العديد من دول امريكا اللاتينية على جزر المحيط الهادئ في القرن التاسع عشر ، ففي سنة 1837 احتلت الاكوادور جزر جالاباجوس غرب ساحل اكوادر بمسافة 900 كلم ، وكذلك سيطرة شيلي وكوستريكا والمكسيك على بعض الجزر ومجموعات الجزر الواقعة على بعد 900كلم من ساحل امريكا اللاتينية ، وقد سيطرت شيلي في سنة 1881 على جزر ايستر وهذه تبعد 3500 كلم الى الغرب من شيلي [1] .

7- نفوذ الولايات المتحدة في المحيط الهادئ :

لكي تحقق الولايات المتحدة تفوقها البحري كان لا بد ان يتجه الاهتمام الى منطقتين هامتين وهما منطقة البحر الكاريبي ومنطقة المحيط الهادئ فالمنطقة الاولى تم حفر قناة (بنما) لوصل الشرق بالغرب وللدفاع عن سواحلها، أما المنطقة الثانية فقد وضعت يدها على جزر (هاواي ، ساموا ، وجوام بالاضافة الى جزر الفلبيين وعدة جزر صغيرة أخرى وذلك بهدف تأمين خطوط الدفاع في المحيط الهادئ، وبذلك فقد انظمت الولايات المتحدة الى مجموعة الامبراطوريات الاستعمارية ذات الاهداف التوسعية والممتلكات فيما وراء البحار[2] . ولأهمية هذا الموضوع سيتم الحديث عنه بالتفصيل .

أ- التوسع في المحيط الهادئ :

ويكمن اهتمام الولايات المتحدة بالمحيط الهادئ في تلك الفترة بسبب موقع ولاياتها على المحيط والتي اخذت بالتطور السريع وكذلك بسبب علاقاتها مع شرق اسيا حيث استولت على جزيرة ميدوي والفلبيين بعد حرب خاضتها مع اسبانيا 1898 حيث ارغمت الاخيره على بيعها مقابل20 مليون دولار \، وكذلك ان تتنازل عن جزيرة جوام كما ضمت اليها جزر هاواي في نفس العام وهي مجموعة من الجزر تبعد (2000 ميل) غرب الولايات المتحدة جنوب مدار السرطان مباشرة ، ويتجمع معظم السكان في الجزر الشرقية الثمانية في حين لا تظهر اهمية تذكر في النهاية الغربية لأرخبيل هاواي سوى الميدوي، وتبلغ مساحة الجزر جميعا نحو 6423

([1]) فتحي محمد ابو عيانة ، الجغرافية السياسية ، مصدر سابق ، ص 267 .

([2]) أمين محمود عبد الله ، في اصول الجغرافية السياسية ، ط2 ، مكتبة النهضة المصرية ، القاهرة ، 1984، ص 252.

ميل وتعتمد الحياة الاقتصادية فيها على زراعة قصب السكر والاناناس ، فضلاً عن السياحة والقواعد الحربية الممثلة في بيرل هاربر وشوفيلد .

وقد وجدت هاواي بعض المعارضة في ضمها كولاية الى الدولة الأصلية بسبب تركيبة سكانها المتمثلة بوجود 35% يرجعون لأصول يابانية و12% لأصول فلبينية ، 6% لأصول صينية ، ولكن بسبب الأهمية الاستراتيجية والأقتصادية لهذه الجزر تغلبت على هذه الاعتراضات وضمت بأعتبارها الولاية الخمسين في اغسطس عام 1959، وبذلك اصبحت مع جزر مثل ميدواي وجوام وغيرها تؤلف حلقات ربط بين غرب الولايات المتحدة والآسكا [1] .

ب- شق قناة بنما لربط المحيط الاطلسي بالهادئ

زاد أهتمام الأمريكيين بالمحيط الهادئ وخاصة اجزاءه الشرقية وذلك بعد ثورة الاستقلال حيث بدأ تجار نيوانجلند التجارة مع الصين، وقد ظل ميناء كانتون الميناء الوحيد المفتوح للأجانب على مدى سنوات ، ثم عقدت الصين عام 1840 عدة اتفاقيات منحت بمقتضاها عدة موانئ اخرى وحصلت الولايات المتحدة على حق التجارة مع هذه الموانئ عام 1844، وكذلك حصلت على امتياز للامريكيين المقيمين في الصين بالخضوع للقانون الامريكي وليس لحكومة الصين وللموظفين الرسميين ايضاً ، وكذلك حصل الامريكان على حق الدخول للموانئ اليابانية والتجارة معها .

زاد الاهتمام بالمحيط الهادئ بعد الاستيلاء على جزرهاواي وسامو وويك والفلبيين (1898– 1899) بل ان امتلاكها للفلبيين جعلها جارة لكل من الصين واليابان [2]، بالتالي بعد ان وضعت الولايات المتحدة يدها على تلك الجزر وظهور فرص للتجارة مع الشرق الاقصى وحماية مصالحها في المحيط الهادئ ومعنى ذلك احتفاظ الولايات المتحدة باسطولين منفصلين أحدهما في الاطلسي والاخر في الهادئ [3] ، بالتالي ظهرت فكرة شق قناة للربط ما بين المحيطين لذلك كان مشروع قناة بنما، وتجدر الاشاره الى ان بداية فكرة شق القناة تعود الى المستكشف بالبوا الذي اكتشف المحيط الهادئ عام 1513كان اول من راودته فكرة شق قناة تصل بين المحيطين وبعد عشر سنوات ارسل شارل الخامس ملك اسبانيا بعثة لامكانية شق هذه القناة وابدت البعثة استحالة التنفيذ، وفي العام 1880 تصدى للمشروع فرديناند دولسبس الذي كان يدير شركة فرنسية الا ان هذا المشروع سرعان ما تم الاعتراض عليه بسبب الصعوبات الطبيعية

([1]) محمد عبد الغني سعودي ، الجغرافية والمشكلات الدولية ، ط1 ، دار النهضة العربية ، بيروت ، 1968 ، ص 238-239 .

([2]) محمد عبد الغني سعودي ، الجغرافية السياسية المعاصرة (دراسة الجغرافية والعلاقات السياسية الدولية) ، ط1 ، مكتبة الانجلو – المصرية ، القاهرة ، 2010 ،ص 244-245 .

([3]) محمد عبد الغني سعودي ، الجغرافية والمشكلات الدولية ، مصدر سابق ، ص 248.

المتمثلة بالامطار والأنجرافات الأرضية، وبعد تسوية الخلافات البريطانية – الامريكية بسبب احتمالية شق القناة من خلال عقد معاهدة تسمح من خلالها للولايات المتحدة بانشاء قناة محايدة وغير محصنة وبذلك قد خسرت بريطانيا تفوقها البحري في البحر الكاريبي [1]، وعلى اساس معاهدة 1903 التي عقدتها الولايات المتحدة ما بينها وبين بنما أستولت على منطقة القناة وبدأت تجري عليها دراسات مستفيضة تمهيداً للحفر الذي بدأ في العام 1907 واستخدمت فيه الايدي العاملة الامريكية، وقد افتتحت القناة في 15 اب 1914 وكانت الرحلة هي عبور اول سفينة من مدينة بنما على المحيط الهادئ الى مدينة كولون ، وبالتالي ادى افتتاح القناة الى اختصار الطرق البحرية القديمة التي كانت تدور حول القارة الامريكية الجنوبية بمعدل 41% من الطول الاصلي ، كما انها قصرت المسافة بين نيويورك وسان فرانسيسكو الى 61 % من المسافة الاصلية أي بين الشاطئ الشرقي والغربي للولايات المتحدة [2]، ويبلغ طول القناة 60 كلم أي طولها اقل من نصف طول قناة السويس ويتراوح عرضها ما بين 100-300 م ويستغرق المرور فيها نحو 8 ساعات على الرغم من ان السفن تضطر للانتظار اكثر من 15 ساعة حتى يأتي دورها بسبب وجود بعض العقبات [3] .

وبذلك يمكن تقسيم المناطق الخارجية التابعة للولايات المتحدة الى اربع مجموعات :

1) **كومنويلث بويرتوريكو (مجموعة بورتوريكو ، جوام ، جزر فيرجين) :** لهذه المجموعة وضع خاص يماثل الكومنولث ، فلكل منها مجلس محلي تعرض تشريعاته على الكونجرس فيعود لها او يلغيها ويقوم رئيس جمهورية الولايات المتحدة الامريكية بتعيين القضاة والفدراليين لكل من (جوام وجزرفيرجن) أما بويرتوريكو فهي تتمتع بحكم ذاتي حقيقي، وتجدر الاشارة الى ان الولايات المتحدة قد اشترت جزر فيرجين من الدنمارك بمقدار 25 مليون دولار في العام 1917، ولها اهمية استراتيجية بحتة إذ انها تتحكم في مضيق انيغادا بين المحيط الاطلسي والبحر الكاريبي والطريق المؤدي الى قناة بنما)
2) **ساموا الامريكية :** في العام 1899 تنازلت بريطانيا والمانيا للولايات المتحدة عن جميع الحقوق في مجموعة ساموا الى الشرق من خط طول ˚171 غرب غرينتش بالاضافة الى جزيرة سوينز

---

(1) مسعود الخوند ، الموسوعة التاريخية الجغرافية ، ج5، ط1 ، دار رواد النهضة ، بيروت ، 1995، ص 77-78.

(2) ابراهيم فنجان الاماره ، العلاقات الامريكية – البنمية 1904-1939 ، مجلة ابحاث البصرة للعلوم الانسانية ،المجلد 43 ، العدد 3 ، 2018 ، ص445-446.

(3) محمد عبد الغني سعودي ، الجغرافية السياسية المعاصرة ، مصدر سابق ، ص 249.

في مقابل ان تغطي الجزر الواقعة الى الغرب من هذا الخط الى المانيا (وهي الان تعرف بدولة ساموا أو ساموا الغربية) اما ساموا الامريكية هي مقاطعة غيرمتحدة ويعتبر سكانها من رعايا الحكومة الامريكية [1] .

3) **جزر تحت الوصاية (جزر المحيط الهادئ) :** وعلى الرغم من ان امريكا كانت وصية على هذه الجزر من قبل الامم المتحدة ، إلا انها اعطت لنفسها حق إنشاء القواعد والتحصينات العسكرية بها ، وتتجمع هذه الجزر في ثلاثة ارخبيلات هي مارشال وكارولينا وماريانا، ويبلغ عدد جزر هذه الأرخبيلات 2148 جزيرة ومساحتها 1780 كم 2، وعدد سكانها 155.000 نسمة، وتنتشر في 7.7 مليون كم2 بالمحيط الهادئ، وليست لهذه الجزر أي قيمة اقتصادية أطلاقاً لدرجة ان الولايات المتحدة لو تخلت عنها فلن تطمع فيها أي قوة في العالم، ولكن لهذه الجزر قيمة استراتيجية خطيرة فلقد استخدمت الولايات المتحدة جزر ماريانا التي تبعد 2175كم عن اليابان ، 2250 كم عن الفلبيين في الحرب العالمية الثانية كقواعد بحرية متقدمة على اليابان وكانت امريكا تجري في جزيرة اينيوتك ، بكيني ، وكوجالين من مجموعة كارولينا التفجيرات النووية ، وبسيطرتها على هذه الجزر اصبحت الولايات المتحدة تمتلك شبكة من القواعد العسكرية البحرية والجوية وشبكات الرادار واللاسلكي والراديو الامر الذي وضعها في مركز قوي جدا للدول الاسيوية خاصةً روسيا والصين وكوريا الشمالية ، وتمتلك هذه الجزر علاقات مع الولايات المتحدة خاصة جزر ماريانا التي اقامت في ثمانينيات القرن الماضي كومنويلث مع الولايات المتحدة، اما جزرمارشال ومعظم جزر كارولينا وبلايو فقد استقلت، ولكن ما زالت علاقاتها وثيقة بالولايات المتحدة ، وتقوم الولايات المتحدة بإجراء تجاربها الصاروحية بالقرب من جزيرة كوجالين ، وتقدم الولايات المتحدة لها معونات اقتصادية [2] .

4) **جزر المحيط الهادئ التي كانت تحت الادارة الامريكية :**وتضم مجموعة من الجزر ريوكيو – المدواي – ويك – هاولاند – جزرة مفارس – كانتون وجزر اندربري وتحكمها الولايات المتحدة والمملكة المتحدة معاً منذ سنة 1939 بمقتضى اتفاقية عقدت في العام 1938، اما جزر بونين وتشتمل على 37 جزيرة تقع على بعد 800 ميل الى الشرق من ريوكيو في ثلاث مجموعات جزرية : (مجموعة بيلي وبيتشي وبرى) وتقع اكبر هذه الجزر (تشيشي جيما في موقع قاعدة بحرية امريكية)، وكذلك جزيرة بيكر ومساحتها ميل واحد ، وقد اصبحت من الممتلكات الامريكية منذ العام 1935 باحتلال البعثة التجارية الامريكية لها . وهنالك25 جزيرة اخرى في

(1) أمين محمود عبد الله ، مصدر سابق ، ص 253 -254 .
(2) محمد محمود ابراهيم الديب ، مصدر سابق ، ص 949 .

المحيط الهادئ تتنازع السيادة عليها مع الولايات المتحدة كل من المملكة المتحدة ونيوزلندا [1]، وللمزيد من الاطلاع على الجزر وسنة السيطرة عليها ومساحتها ينظر جدول (13) الجزر التي احتلتها الولايات المتحدة في المحيط الهادئ.

جدول (13) الجزر التي احتلتها الولايات المتحدة في المحيط الهادئ.

المنطقة	تاريخ السيطرة
هاواي	1898م
ساموا الامريكية بما فيها سوين	1899م
جوام	1898م
ميدواي	1876م
ويك	1898م
جـــــــــــزر الوصاية	
كارولين	1947م
مارينا	-
جزر تحت إدارة الولايات المتحدة	
بونين وتشمل باري وبيتشي وبيلي	-
رزاريو	-
فلكانو	-
مركس	-
باريسي فلاريف	-

المصدر اعتماداً على : محمد محمود ابراهيم الديب ، الجغرافيا السياسية منظور معاصر ، ط6 ، مكتبة الانكلو – المصرية ، القاهرة، 2008 ، ص 950.

وبالتالي اصبحت السيطرة على المحيط الهادئ بالنسبة للولايات المتحدة للدفاع عن مصالحها مسألة حياة أو موت وأصبح المحيط الهادئ بعد الحرب العالمية الثانية بحيرة أمريكية، ويدل ما سبق ايضاً على ان نفوذ الولايات المتحدة الذي يسود في شمال شرق وجنوب غرب وشمال غرب المحيط الهادئ لا ينافسها عليه الا قوتين صاعدتين في شمال غرب المحيط الهادئ وهما الصين وروسيا [2] .

بعد ان هزمت اليابان في الحرب العالمية الثانية وأختفت من مسرح الأحداث واصبحت خاضعة لنفوذ الولايات المتحدة [3] ، وتتلخص وظيفة اليابان بالنسبة للولايات المتحدة (*) في هذا الجزء المطل على المحيط الهادئ (شرق وجنوب شرق آسيا) بلعب دور الضابط لأي إنفلات

(1) أمين محمود عبد الله ، مصدر سابق ، ص 255-256 .
(2) محمد محمود ابراهيم الديب ، مصدر سابق ، ص 946 .
(3) دولت أحمد صادق ، آسيا، ج1 ، ط8 ، مكتبة الانجلو – المصرية ، القاهرة ، 1997 ، ص74.
(*) وللمزيد من الاطلاع عن علاقة اليابان بالولايات المتحدة في هذه الفترة ينظر الى :
خالد عبد نمال الدليمي ، اليابان بعد الحرب العالمية الثانية 1945-1952، مجلة مداد الآداب ، المجلد 1 العدد 12 ، 2016 ، ص 529-537 .

للوضع يمتد من أقصى روسيا ومن دائرة الصين، وتجددت هذه الوظيفة خلال الستينات ومن ثم في مطلع السبعينات ، وبعد هزيمة الولايات المتحدة في فيتنام عام (1975) أستبدلت واشنطن دور اليابان العسكري بدور مدني فلعبت طوكيو دور الضابط الأقتصادي – المالي والمساعدة في انعاش المنطقة وتنميتها لوقف الخطر الأحمر – الأصفر، فتمكنت اليابان ان تقوم بدور القاطرة السياسية في المنطقة فإليها يعود الفضل في تسريب رؤوس الأموال ، والتكنلوجيا ومساعدة تلك الدول على النهوض [1]، هذا ما يخص الدور الياباني في تلك المرحلة .

أما الصين التي اعلن فيها ماوتسي تونغ في الأول من تشرين الأول عام 1949عن تأسيس جمهورية الصين الشعبية ذات النهج الشيوعي ، فقد وحد الصين وأنشأ حكومة مركزية قوية [2] . وقد عقدت تحالفات مع الاتحاد السوفيتي (سابقاً) الذي يربطه مع الصين روابط عقائدية لذا نلاحظ ان هاتين الدولتين عملت على اقامة علاقات مع اغلب دول جنوب شرق اسيا على اعتبار ان هذا الاقليم له خصائص جغرافية مميزة تتمثل في انه يطل على محيطين هما المحيط الهادئ والهندي ، وبالتالي استطاع ان يسيطر على الطرق الهامة بينهما ، وتتمثل في سنغافورة ذات الشهرة العالمية التي تتحكم في المضيق الذي يصل بين المحيطين وكذلك مضيق ملقا [3] .

وفي تلك الفترة ، ولان الصين كانت في موقع لم يكن ليتيح لها فرصة البقاء بعيدا دون المشاركة في تلك التفاعلات ، فلقد كان من اسباب تأيدها للاتحاد السوفيتي السابق .

1. تبني الصين للنهج الشيوعي المشابه للعقيدة السوفيتية.
2. سياسة الاحتواء الأمريكية لتطويق المد والنفوذ الشيوعي في المنطقة.

لذلك بدأت أولى الملامح الأساسية للدور الصيني من خلال دعم الدور السوفيتي المناهض للدور الأمريكي، وبناء شبكة من العلاقات الإقليمية الداعمة لمثل ذلك الدور[4].

ولقد أدى تغيير ميزان القوى بهذه الصورة إلى تفكير الولايات المتحدة في إنشاء نظام الدفاع التطويقي (defense Perimeter) *وكان خط الدفاع في المحيط الهادئ يبدأ جغرافياً من قوس جزر الوشيان في الشمال ويتجه جنوباً صوب اليابان ثم ريوكيو ثم الفلبيين، ومن الناحية

([1]) مسعود الخوند ، الموسوعة التاريخية الجغرافية ، ج2 ، ط1، دار رواد النهضة العربية ، بيروت ، 1994 ، ص 94 .

([2]) فاطمة جاسم خريجان ، تدهور العلاقات السوفيتية – الصينية خلال الثورة الثقافية الصينية ، مجلة اوروك للعلوم الإنسانية ، المجلد 7 ، العدد 2 ،2014 ، ص 53 .

([3]) جمال الدين الدناصوري وآخرون ، جغرافية العالم (دراسة أقليمية) ج1 ، ط1 ، مكتبة الانجلو- المصرية ، القاهرة ، 1970 ، ص74 .

([4]) باقر جواد كاظم ، ألابعاد الأستراتيجية لأدوار القوى الكبرى في اقليم آسيا الباسيفيك ، كلية العلوم السياسية ، جامعة النهرين ، أطروحة دكتوراه (غير منشورة) ، 2006 ، ص 19 -20 .

*وتسمى بسياسة الاحتواء والتي طبقتها الولايات المتحدة سنة 1946 في عهد الرئيس هاري ترومان وبأقتراح من وزير خارجيته جورج كينان بهدف احتواء التمدد الشيوعي عالمياً.

الاستراتيجية والمخططات الجيبوليتيكية ظهر في المحيط الهادئ محورين كل واحدة منهم تشمل منطقة جغرافية وهما [1] :

1. منطقة تقع الى الشرق من هذا الخط كانت تدخل من الوجهة الجغرافية في منطقة النفوذ الأمريكي .

2. منطقة تقع الى الغرب من هذا الخط وهي التي كان يتعرض فيها النفوذ العسكري الامريكي للتهديد الخطير من القوى المتواجدة على اليابس الآسيوي (كوريا- تايوان – جنوب شرق آسيا وكانت هذه المناطق مستبعدة سابقاً، الا ان اندلاع الحرب الكورية في 1951 دفع الولايات المتحدة الى اعادة النظر في تحديد طوق الدفاع الغربي ، فحركته الى الغرب قليلاً لكي يشمل النصف الجنوبي من شبه الجزيرة الكورية وجزيرة تايوان وأجزاء اخرى من جنوب شرق آسيا [2]، وفي تلك المرحلة كانت حالة التنافس على اشدها ما بين الولايات المتحدة من جهة والصين والاتحاد السوفيتي من جهة أخرى للتخلص من المد الشيوعي الذي بدأ يهدد مصالحها في المحيط الهادئ لذلك نلاحظ أن في 1954 فكرت الولايات المتحدة في إنشاء حلف جنوب شرق آسيا لتطويق الشيوعيين ، وقد تم ذلك بتوقيع حلف مانيلا أومعاهدة جنوب شرق آسيا الذي يعتبر أمتداداً لحلف الأنزوس(*) الذي كان قد عقد بين الولايات المتحدة واستراليا ونيوزلندة في العام 1951 للدفاع عن منطقة المحيط الهادئ ، و الدول الموقعه على اتفاق سياتو هي (استراليا – نيوزلنده – باكستان – الفلبيين – تايلاند – المملكة المتحدة – الولايات المتحدة) وتنص المادة الرابعة من الحلف على انه في الحالات التي يقع فيها اعتداء مسلح على احدى الدول الأعضاء في المعاهدة وفي حدود المنطقة التي يغطيها دفاع الحلف فإن هذا الاعتداء يعتبر موجها الى كل دول الحلف وبالتالي يحق لكل دولة ان تتخذ التدابير لصد ذلك العدوان،أما المنطقة الجغرافية التي يغطيها الحلف جاء في نصها (لا يشمل منطقة الباسيكي شمال الدرجة 21ْ,30َالخط الممتد شمال الفلبيين) ويتضح من ذلك ان كلا من بريطانيا والولايات المتحدة وبريطانيا لم تدخلاه دفاعاً عن اراضيها فهي بعيده عن مداه الجغرافي بل دفاعا عن مناطق النفوذ والمصالح الاقتصادية

---

[1] محمد محمود ابراهيم الديب ، مصدر سابق ، ص 952 .
[2] أمين محمود عبد الله ، مصدر سابق ، ص 276 .
(*) الانزوس : وهو اتفاقية تحالف ثلاثية بين الولايات المتحدة، وأستراليا، ونيوزيلندا، وقد نصت على أن أي هجوم على أي من الدول الثلاث يشكل خطرا عليها جميعا، وكان الغرض من هذا الميثاق هو التغلب على المخاوف الأسترالية والنيوزيلندية من عقد الولايات المتحدة معاهدة سلام مع اليابان وذلك بتأكيد الولايات المتحدة بالدفاع عنها وعن مصالحها في المحيط الهادئ وللمزيد من الأطلاع ينظر الى : رباب شريط ، السباق نحو التسلح (1945 -1990 (السلاح النووي أنموذجاً ، رسالة ماجستير (غير منشورة) قسم التاريخ والآثار ، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية ، جامعة العربي التبسي ، الجزائر ، 2016، ص 16 .

والسياسية [1]، ولكن في المقابل ومنذ أواخر الخمسينيات بدأت تبرز مظاهر الخلاف بين الصين والاتحاد السوفيتي السابق (الجارتان الشوعيتان) نتيجة لأختلاف الرؤى حيث ترى الصين أن الاتحاد السوفيتي السابق بدأ يتبع سياسات عدوانية في مضمونها وأنه يحاول مع الولايات المتحدة السيطرة على دول العالم وجعلها مناطق نفوذ لهما، بالاضافة الى تأكيد الاتحاد السوفيتي على هيمنته على الصين وعدم رغبته في مشاركتها في قيادة المعسكر الاشتراكي [2] .

ومع تنامي قوة الصين العسكرية ، وبدء الملامح العلنية للتنافس (الصيني-السوفيتي)،فقد عمدت الصين إلى نهج دور مستقل في المنطقة ، كما انها رفضت أن يكون لها دور ثانوي خاصةً وان الاتحاد السوفيتي كان يعد الصين(الشريك الأصغر)،وهو ما أثر في المكانة التي كان يمتلكها الدور السوفيتي والتي تفاعلت مع انبثاق الصين كمنافس أيديولوجي له في تلك المدة الأمر الذي دعا الصين إلى طرح نفسها في المنطقة كبديل عن كل من الاتحاد السوفيتي والولايات المتحدة ، والتي سعت الصين من خلال ذلك الى ابعاد نفوذهما عن المنطقة [3] .

وفي نهاية الستينات وفي ظل الصراع الصيني-السوفيتي وتعاظم القدرات العسكرية السوفيتية مع تعقد المعضلة الفيتنامية الامر الذي دفع الرئيس الامريكي الاسبق (نيكسون) الى اعادة تقييم الاستراتيجية الامريكية وسياستها مع الصين ، وكانت دوافع هذه السياسة هي :

- تحول الصين الى قوة نووية منذ عام 1964 مما أضاف بعدا خطيرا للمواجهة
- محاولة الولايات المتحدة تسوية القضية الفيتنامية سلميا وهذا لايمكن بدون دور الصين في ذلك بأعتبارها دولة حليفة لفيتنام .
- محاولة الولايات المتحدة استغلال الصراع الصيني – السوفيتي لتحقيق موقع ونفوذ مهم لها في اجزاء اسيا المطلة على المحيط الهادئ [4] .

أما الاتحاد السوفيتي السابق وخلال عقدي السبعينيات والثمانينيات بدأ يفرض سيطرته على أجزاء من جنوب شرق آسيا بدعوى ملئ الفراغ السياسي ، وهو ما فتح الباب على مصراعيه للصراع ما بين القوى الكبرى (الصين – الولايات المتحدة التي بدأت تتقارب للحد من التوسع السوفيتي) والملاحظ أن الاتحاد السوفيتي في مسعاه كان يهدف الى الاقتراب من منابع البترول بسبب تزايد حجم أستهلاكه من هذه المادة [5] .

([1]) محمد عزيز شكري ، الأحلاف والتكتلات في السياسة العالمية ، سلسلة عالم المعرفة ، العدد 7 ، الكويت ، 1978 ، ص43 -45 .

([2]) أحمد محمود عبد المجيد العبدلي ، العلاقات الصينية – الروسية وآفاقها المستقبلية ، رسالة ماجستير (غير منشورة) ، كلية العلوم السياسية ، جامعة بغداد ، 2007 ، ص41 .

([3]) باقر جواد كاظم ، مصدر سابق ، ص 20

([4]) أحمد محمود عبد المجيد العبدلي ، مصدر سابق ، ص 52 -53.

([5]) محمد خميس الزوكة ، آسيا دراسة في الجغرافيا الاقليمية ، مصدر سابق ، ص 76 .

أما السياسة الصينية خلال السبعينيات فقد كانت تتجاوب مع الرغبة الأمريكية في تطبيع العلاقات لعدة اسباب منها، معارضة التوسع السوفيتي في الإقليم والحد منه والحفاظ على استقرار شبه الجزيرة الكورية، وتجنب احتمالية نشوب حرب تضم القوى الكبرى فيها والسعي لزيادة آفاق التجارة والحصول على التكنولوجيا من الولايات المتحدة ، وبقيت العلاقات مابين الدول الثلاث ما بين مد وجزرفتارة تميل الصين نحو الولايات المتحدة وتارة نحو الاتحاد السوفيتي السابق التي عقدت معه معاهدة الصداقة والسلم في عام1983،مع استمرار الصين طوال هذا العقد على التأكيد بأهمية دور العامل الاقتصادي، وتنمية القدرات العسكرية واستمرارية التأكيد على مركزية الدور الصيني في المحيط الهادئ مع القوى الاخرى(1)، واستمرذلك الوضع حتى إنهيار الاتحاد السوفيتي السابق في العام 1991 والذي افرز وضع دولي جديد وكذلك خريطة جديدة للتفاعلات الدولية ، وللفاعلين الدولين خاصةً وان الصين واليابان قد بدأت بالصعود التدريجي كقوة أقتصادية وسياسة فاعله على مسرح الاحداث الدولية ، اضافة الى تطوير قواتها العسكرية كماً ونوعاً وكذلك معدلات النمو العالية مما جعل الامريكيين ينظرون اليها وهي تتقدم لموقع القوة العظمى المنافسة للولايات المتحدة في المحيط الهادئ، فالمخطط الأستراتيجي الصيني يهدف الى إزالة النفوذ الأمريكي من منطقة غرب المحيط الهادئ ، مما جعل الولايات المتحدة التي بدأت تنظر اليها ليس فقط كونها اكبر قوة عسكرية آسيوية بل لكونها الدولة الوحيدة التي قامت بنشر أسلحة نووية وصدرت التكنلوجيا النووية الى دول أخرى حتى ان جورج بوش الاب قد عدها خصماً قوياً وليس شريكاً استراتيجياً (2) .

نستنتج من ذلك كله ان العلاقات ما بين الولايات المتحدة والصين كانت عملاً مرحلياً ربما للمحافظة على السلم الدولي، لكن يبقى التنافس محتدم ما بين الطرفين في أكثر المناطق حيوية في العالم واوسعها وهو المحيط الهادئ، فتارة يأخذ شكل قوة ناعمة وأحياناً العكس الا انه للان لم يصل حد الصدام العسكري المباشر فوق مياه المحيط الهادئ، وهذا ما سيتم تبيانه في الفصول القادمة ، ويمكن القول ايضا (ان هنالك اتجاه ظهر بعد الحرب العالمية الثانية للسيطرة على المحيطات بعكس ما كان سائداً وهو السيطرة على البحار الداخلية والهوامش القارية الاستراتيجية للمحيطات لتأمين طرق الملاحة ، وقد أصبح الصراع في الوقت الحاضر ولأول مره في التاريخ قائماً بين الدول من أجل السيطرة على المحيط بأكمله ، ولا يمكن لأي دولة ان تسيطر على المحيطات في الوقت الحاضر دون ان تخضع كل المحيط الهادئ لأرادتها ، ولو نظرنا الى

---

(1) باقر جواد كاظم ، مصدر سابق ، ص 25.

(2) كوثر عباس الربيعي ، مستقبل النظام الأمريكي في شرقي آسيا (الصين واليابان والكوريتين)، مجلة دراسات دولية ، العدد 23 ، مركز الدراسات الدولية ، جامعة بغداد ، 2004 ، ص41 .

الخرائط الجغرافية فنجد مصداق ذلك في ان الولايات المتحدة تسيطر على المحيط الهادئ كله من قوس جزر الوشيان حتى سانت ماريانا ، وبذلك تستطيع السيطرة عن طريق القواعد العسكرية الموجودة لها بهذه الجزر ان تسيطر على الموانئ الآسيوية من فلاديفستك حتى سنغافورة ، وبالتالي يمكنها من اخماد أي حركة موجهة ضدها في المحيط الهادي ومن الناحية الجغرافية فإن خط الدفاع هذا يمكن المحافظة عليه بأقل تكلفة وبأبسط مجهود عسكري لكونه خط طبيعي، ويمكن استخدام هذا الخط العسكري ضد الشيوعية والقومية في الشرق الأقصى، وهو ما حدث فعلا في الوقت الحاضر ، ومن الواضح ان الولايات المتحدة اذا خسرت هذا الخط فلا بد وان تخسر الحرب تبعا لذلك، لقد أنتقل مركز الثقل السياسي – الاقتصادي – العسكري (الجاذبية) في العالم خلال القرنين الأخيرين (200 سنة) من البحر المتوسط الى شمال المحيط الأطلسي، أما في الوقت الحاضر فانه ينتقل الى المحيط الهادئ وتأمل الانسانية ان يكون هذا الانتقال الى المحيط الهادئ انتقالاً سلمياً) [1] .

وخلاصة القول أن المحيط الهادئ بما يملكه من خصائص ، اصبح يمثل ساحة التنافس الجديد بين القوى العالمية (الصين – روسيا – الولايات المتحدة وغيرها من الدول) . وبعد أستعراض الصراع الدولي على المحيط الهادئ لا بد من ذكر اهمية المحيط الهادئ بالفكر الأستراتيجي والنظريات الأستراتيجية الدولية .

المبحث الثالث: المحيط الهادئ في النظريات الجيوبوليتيكية .

ازدادت الأهمية الإستراتيجية للمحيط الهادئ، بحيث بات من الباحثين وانا مع من يعتقد إن من يمتلك موطئ قدم فيه سيكون قادًارعلى الإسهام في تحديد وصياغة مستقبل الأوضاع الدولية سياسًيا واقتصادًيا خلال المرحلة القادمة، فقد اكتسبت منطقة المحيط الهادئ بشكل عام والجانب الآسيوي منه بشكل خاص خلال السنوات الأخيرة مزيًدا من الأهمية الإستراتيجية

([1]) محمد محمود ابراهيم الديب ، مصدر سابق ، ص 955 .

باعتبارها من أكثر مناطق العالم ديناميكية بعد انتقال مركز الثقل الاقتصادي إليها، وبعد أن أصبحت أحد المحركات الأهم في الاقتصاد العالمي(1) .

وكان نتيجة لتسارع التطورات السياسية والاجتماعية والاقتصادية وخلق متغيرات جديدة بدأت تطفوا على الساحة الدولية لتشكل مكامن للصراع الجيبولتيكي في المستقبل ومن أهم مكامن الصراع هذه هي منطقة المحيط الهادئ التي ذكرت في كتابات الكثير من المفكريين الاستراتيجيين والجيبولتيكيين من ابرزهم زبغينيو برجينسكي في كتابه الشهير (خطة اللعب (plan game) الذي دعى فيه الى اقامة ما اسماه (مثلث الباسفيك) التي تتكون اطرافه من الولايات المتحدة واليابان والصين، بينما اكد الرئيس السوفيتي السابق غورباتشوف في خطاب القاه في ميناء فيلاديفستوك على (حق موسكو كقوة رئيسة في نصف الكرة الجنوبي) وتتحدث الدول الاوربية عن التحدي الأقتصادي والتكنلوجي لدول المحيط الهادئ .

أن الادراك الامريكي والسوفياتي للأهمية الجيوبوليتيكية لهذا المحيط وكما تم ذكرذلك مسبقاً تنبع من عناصر جغرافية واقتصادية وسياسية تتمثل في مساحة هذه الرقعة المائية التي تزيد على مساحة اليابسة في الكرة الأرضية وان نصف سكان العالم يتوزعون في دولها وأعظم الثروات الاقتصادية في المنطقة ارضاً وبحاراً، والتطورات الأقتصادية والتكنلوجبة التي تشهدها دول المحيط(2) ، لذلك يمكن ملاحظة ان الولايات المتحدة قد دعمت اليابان التي سعت الى اقامة احلاف ومنظمات اقتصادية منذ الستينيات ومن اهم النشاطات التي قامت بها اليابان هو انشاء (مجلس حوض الهادئ الأقتصادي عام 1982 والذي تطور لمناقشة قضايا المنطقة باشراف اليابان، كما عملت اليابان لخلق نوع من التبعية الاقتصادية للدول المحيطة بها، من خلال المساعدات التي قدمت الى كوريا والصين والفلبيين في العام 1984، وكما يقول برجينسكي بإن ذلك سيسهم بطريقة غير مباشرة في الأمن الجماعي من خلال تقديم المساعدة الاستراتيجية لتلك الدول التي توجد فيها مصالح حيوية للعالم الغربي ، كما سعت الصين الى اقامة علاقات منفتحة وواسعة مع دول المحيط الهادئ مما عزز الدور الصيني في المنطقة، أما الاتحاد السوفيتي السابق فقد كان يعمل في مجال السيطرة العسكرية (البحرية) في المحيط الهادئ وهذا ما اشارت اليه الدراسات العسكرية الامريكية حيث ان الاتحاد السوفيتي السابق كان مرتبط بحضوره البحري الحربي والتجاري وكان هذا الامر في المحيط الهادئ مشابه لما هو في البحر المتوسط حيث المنافسة القوية مع البحرية الامريكية، كما وصلت المنافسة مابين المعسكرين الى

---

(1) عزت شحرور، " الصين ونزاعات المحيط الهادئ.. الأسباب و المآلات " ، مركز الجزيرة للدراسات ، ص5.
https://studies.aljazeera.net/ar/reports/2012/10/201210191733518887.html

(2) صباح محمود محمد ، دراسات في جغرافية الصراع الدولي ، ط1 ، الجامعة المستنصرية ، بغداد ، 1990 ، ص 120 .

اختراق السوفييت لبعض جزر المحيط الهادئ عن طريق تقديم مساعدات اقتصادية وعقد الاتفاقيات الثنائية كما هو الحال مع جزر كيريباتي وجزر فانوتو لاستثمار المياه الأقليمية لاغراض الصيد وما يتبعه من تسهيلات وتواجد [1] .

اما آراء هاوسهوفر عن منطقة المحيط الهادئ فقد اثارت هذه المنطقة اهتمامه وقد نشر كتابه (جيبولتيكس المحيط الهادئ في عام 1924) ووصف المنطقة على انها اوسع اقليم فيزوغرافي على سطح الكرة الأرضية ونظراليه كمجال قوة في بداية ظهوره لاول مرة في التاريخ لكونه احد الاقاليم القارية والبحرية الكبرى في العالم، وقد وجد في هذا الاقليم الجيبولتيكي ما يعوض عن المجال الذي فقدته المانيا في اوربا وفي خارجها خلال الحرب العالمية الاولى ، لذلك فأنه قد نبه المانيا الى انها اذا ما ارادت ان تلعب دورها المؤثر في السياسة العالمية، فعليها ان تستغل فرصتها في هذه المنطقة وتبدأ بأتخاذ خطواتها التي تضمن السيطرة على الطرق الاستراتيجية وبالتالي التحكم في المصير الجيوبولتيكي لهذا الجزء من العالم[2] ويمكن الأستنتاج من ذلك انه اراد من المانيا ان تتوسع حتى تصل الى المحيط الهادئ وبالتالي يكون لها دور مهم في رسم مسار السياسة العالمية .

أما أهم النظريات التي أكدت على أهمية المحيط الهادئ بالأمكان أختصار أهم افكارها وكيف اسهم روادها في رسم مستقبل السياسة الدولية ، فكما هو معروف أن معظم النظريات الجيوبوليتيكية وجدت في الأساس لخدمة مصالح الدول من النواحي السياسية والأقتصادية والعسكرية والتأكيد على مفهوم قوة الدولة بما يعزز مكانتها الدولية "،علماً بإن هنالك من اشار الى الاهمية البحرية قبل ماهان بثلاثة قرون تقريبًا ، حيث قال السير والتر رالي ، إن "من يتحكم في البحر ، ويدير التجارة ، وهو سيد تجارة العالم هو سيد ثروة العالم"، وفي معرض الحديث عن النظريات الجيوبوليتيكية يمكن ملاحظة أن هنالك نظريات أكدت على النطاقات البرية والبعض الآخر أكد على النطاقات البحرية ومنها نظرية ماهان وسبيكمان، فيعتبر ماهان وهو ادميرال في البحرية الامريكية من ابرز الجيبولتيكين الذين اكدوا على اهمية البحاروالمحيطات في قوة الدولة وقد قال ماهان: "ان السيطرة على البحر من خلال التجارة البحرية والتفوق البحري يعني التأثير السائد في العالم، هو العنصر الرئيسي بين العناصر المادية فقط في السلطة و ازدهار الدول ومثل معظم الجيبولتيكين الواقعيين ، اعتقد ماهان أن السياسة

---

(1) صباح محمود محمد ، مصدر سابق ، ص 121-122 .

(2) عبد الرزاق عباس حسين ، الجغرافية السياسية مع التركيز على المفاهيم الجيوبوليتيكية ، ط1 ، مطبعة اسعد ، بغداد ، 1976 ، ص 393-394.

الدولية كانت في الأساس صراعًا حول من يحصل على ماذا ومتى وكيف، فقد يكون الصراع حول الأرض أو الموارد أو النفوذ السياسي أو الميزة الاقتصادية [1].

وقد كان يؤكد أن الدولة التي تقع على البحر يجب أن يكون لديها قوة بحرية مدعمة بجيوش برية ليس في اراضيها فحسب بل وفي قواعد خارج حدودها حتى يمكنها ان تدفع الخطرعن سواحلها والتالي فان الدولة التي تريد السيطرة على العالم لابد ان يكون لديها قوة بحرية كبيرة وقواعد بحرية بعيدة عن شواطئها[2]،وكان يخص بذلك الولايات المتحدة التي تطل على المحيطين (الهادئ والأطلسي)، والدعوة الى توسعها خارج حدود نطاقها الأقليمي، وقدأشترط لهذا التوسع بناء قوة بحرية عالمية مؤلفة من عدة اساطيل كبيرة حتى يمكنها الدفاع عن نفسها ضد أي حصار بحري يوجه ضدها، ويصبح بمقدورها ان تتوسع عبر البحار والمحيطات العالمية، واستكمالاً لهذه الأستراتيجية البحرية كان يرى ضرورة احتلال جزرهاواي في المحيط الهادئ لانها تمثل قاعد عسكرية أمامية او متقدمة يمكن استخدامها لصد اي هجوم يأتي من آسيا، كما اكد على ضرورة فتح قناة بين الامريكيتين تصل المحيط الهادئ بالآطلسي " وهي قناة بنما " ، ونبه انه لا يمكن المحافظة على سلامة هذه القناة دون ان يكون للولايات المتحدة الهيمنة التامة على البحر الكاريبي والقسم الشرقي من المحيط الهادئ، وقد تحقق فعلاً ما ذهب اليه ماهان من قبل رئيس الولايات المتحدة روزفلت، كما استولت على الميدواي واشترت الآسكا من روسيا وضمت جزر هاواي بقرار من الكونكرس كما تم شرح ذلك مسابقاً، وبذلك ضمنت لها مفتاح الدفاع عن القطاع الشرقي لهذا المحيط وفي نفس الوقت سيطرت على جزر الفلبيين وكوام وساموا وعلى القاعدة البحرية باجو الواقعة في جزيرة تتويلا البركانية وكذلك جزيرة ويك وغيرها من جزر المحيط الهادئ وهذا ايضاً ما تم الاشارة اليه مسبقاً، وبذلك تم الاستيلاء على جميع الجزر في المحيطين الهادئ – الأطلسي بناءاً على توصية ماهان القائلة " ان من يعمل على بناء قوة بحرية عظمى لابد ان يمتلك قواعد عسكرية واستراتيجية فيما وراء البحار "[3].

وتجدر الأشارة الى ان ماهان قد تحدث الى تحالف الدول البحرية المتمثلة بالولايات المتحدة واليابان وبريطانيا ضد روسيا والصين (دول بحرية قارية مطلة على المحيط الهادئ)، وبالتالي فقد توصل الى نتائج معاكسة لما جاء به ماكندر، وذلك بسبب كونه رجل بحر وعلى

---

(1) Ilias Iliopoulos, Strategy and Geopolitics of Sea Power throughout History, Baltic Security & Defence Review, Volume 11, Issue 2, 2009,p5.

(2) حسين حمزة بندقجي، الدولة دراسة تحليلية في مبادئ الجغرافية السياسية، ط3، ح ج بندقجي، جدة، 1981،ص188.

(3) صباح محمود محمد وآخرون، الجغرافية السياسية،وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، مطابع جامعة الموصل، 1988، ص 144-145 .

قناعة مطلقة بأولوية الاستراتيجية البحرية [1]، بالتالي ومن خلال متابعة الأحداث والتطورات السياسية الدولية ان هذه التحالفات والتحركات لازالت موجودة وعلى ما يبدو أن اغلب النصائح التي قدمها ماهان قد اخذت بنظرالأعتبار، وبسبب الأهمية المتزايدة للبحار وخاصةً بحر الصين الجنوبي ولكونه جزء مهم من المحيط الهادئ فتجدر الاشارة الى أن ماهان قد اشار بوضوح وعبر اراؤه الجيوبوليتيكية – البحرية الى اهمية بحر الصين الذي أخذ مدى واسع في المقاربات الجيوبوليتيكية المعاصرة الذي عده انه يشكل قلب الارض- البحري في جنوب شرق آسيا وفقاً لأعتبارات جغرافية متنوعة تسمح له بإن يؤدي هذا الدورالحيوي ، لذلك فإن من يتحكم في بحر الصين الجنوبي يسيطر على منطقة نفوذ مهمه في المحيطين الهادئ والهندي ومن يتحكم في الأخير سوف يسيطر على واحد من أهم منافذ البحار في العالم، وبالتالي في ظل هذه الحقيقة ستكون هنالك صراعات مستقبلية على هذا البحر من قبل الدول المطلة لأستغلال الثروات وممارسة الأنشطة التجارية والعسكرية فيه [2].

ويسمي الجغرافي والصحفي الامريكي روبرت كابالان بحر الصين الجنوبي " بإنه ساحة المعركة الحاسمة في القرن 21 " وحلقة وصل الطرق البحرية العالمية وبالتأكيد ان ذلك سيجعل

([1]) عاطف علبي ، الجغرافيا الاقتصادية والسياسية والسكانية والجيبولتيكا، ط1، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع ، بيروت ، 1989، ص 32.

* يعتبر **ماكندر** من الجغرافيين المهتمين بالمقارنة بين القوة البحرية والبرية من حيث الأثر الجيوبوليتيكي، ويلخص نظريته في ان من يتحكم في شرق أوروبا يتحكم في قلب الجزيرة العالمية ومن يتحكم في قلب الجزيرة العالمية يتحكم في الجزيرة العالمية ومن يتحكم في الجزيرة العالمية يتحكم في العالم كله ، ويرى ماكندر ان من سيصنع تاريخ العالم دائماً هم سكان المناطق الداخلية العظيمة والتي تشمل سهول شرق أوروبا وسهول شرق ووسط آسيا عن طريق ضغطهم على سكان السهول الساحلية، ويحيط في منطقة القلب الجليد من الشمال كما تحيطها المياه من بقية الجهات وتبلغ مساحتها 21 مليون ميل مربع والى الجنوب والشرق والغرب من منطقة القلب تقع منطقة حدية هلالية يمكن للسفن البحرية الوصول اليها ، وقال ماكيندر ان توازن القوى يكون في صالح الدولة التي تحتل هذا المحور وهو بدوره سيفسح المجال للسيطرة على مناطق الأطراف في أوروبا وآسيا وستقوم بأستغلال الثروات العظيمة في هذه المنطقة الواسعة لبناء اسطول كبير وعندئذ تظهر في الأفق الإمبراطورية العالمية، ويحدث ذلك اذا تحالفت المانيا وروسيا ، أما **ماهان** الذي يعد من الرواد الأوائل في الاهتمام بمفهوم القوة البحرية وهو قائد بحري امريكي أوضح ماهان أهمية الموقع البحري ودوره في تاريخ الدولة، فرأى ان العامل الجغرافي الرئيس للقوة لأي دولة ليست في مساحتها الكبيرة بقدر ما هو في طول خطوط سواحلها وطبيعة موانئها، ويقصد ماهان بالقوة البحرية هو الاسطول البحري وان التحكم في البحار يعني التحكم بالقواعد البرية التي تتميز بالمواقع الاستراتيجية المتحكمة بالنقل البحري وكذلك القواعد البحرية المحمية بأشكال السواحل من جهة وعمق الخلفية الأرضية من جهة ثانية ، ويؤكد ماهان ان اوراسيا هي الجزء الأهم في العالم الشمالي لكون روسيا تحتل موقع مسيطر يمنحها الحماية من جهة المهاجمين ولكنها في الوقت نفسه دوله حبيسة، ويرى ماهان ان القارات الشمالية هي مفتاح السيطرة العالمية وان قناتي السويس وبنما هما الحدود الجنوبية لعالم الشمال حيث تزداد الحركة التجارية وكذلك السياسة العالمية ، ويرى ان بأمكان كل من بريطانيا والولايات المتحدة اذا تحالفوا الحصول عل السيادة العالمية بأستخدامهما قواعد عسكرية او احتلال قواعد عسكرية تحيط بأوراسيا من خلال تفوق الحركة البحرية على الحركة الأرضية وتنبأ ماهان بقيام تحالف بين الولايات المتحدة واليابان وبريطانيا وألمانيا قد يحدث في يوم من الأيام ضد روسيا والصين معاً، للمزيد من الاطلاع ينظر الى:

نوار محمد ربيع الخيري، مبادئ الجيبولتيك ، ط1، دار ومكتبة عدنان ، بغداد، 2014 ، ص152-175.

([2]) ماهراسماعيل ابراهيم ، تنامي القوى البحرية العسكرية الصينية بعد سنة 2000 (دراسة في الجغرافية السياسية) ، مجلة الأستاذ للعلوم الإنسانية والإجتماعية ، المجلد 58 ، العدد 4 ، 2019 ، ص 303-305 .

كل القوى التي تطمع بإن يكون لها موطئ قدم في هذا البحر، لذلك من يتحكم في بحر الصين الجنوبي يسيطر على منطقة نفوذ مهمة في المحيطين الهادئ والهندي ومن يتحكم في الاخير سوف يسيطر على واحد من اهم البحار في العالم ، ويشرح المفكرون الجيبولتيكيون لماذا بحر الصين الجنوبي من دون البحار الموجودة في المحيط الهادئ ويعود ذلك الى ما يسميه الاستاذ في جامعة ييل نيكولاس سبيكمان " بحزام البحار الهامشية " التي تغمر البر الأوراسي، ويلاحظ روبرت كابالان ان هذا الجسم المائي المحتمل حدوث النزاع فيه هو الواجهة التي تربط بين المحيطين والتي تشكل منطقة الهندي الهادئ المشار الى اهميتها مسبقاً، والتي تجتازها القوات البحرية بشكل روتيني وتقوم بالأنزال حول المحيط الآسيوي حسب ما تقتضيه الظروف الأستراتيجية[1].

ومن الملاحظ ان الصراع سيحتدم في المستقبل على البحار والمحيطات لان كل دولة ستحاول توسيع نصيبها املاً في استغلال ما بها من ثروات، ومما لاشك فيه سيبقى السلاح الجوي بانواعه يخدم الدفاع عن البحار والمحيطات وستبقى القوات البحرية العناصرالأساسية للقوات العسكرية وكذلك للقوة الأقتصادية، وسيصبح الأسطول التجاري أداة تفوق وقوة ولن يمكن الأستغناء عنه في النقل البحري، وفي الوقت ذاته هو اداة لأثبات وجود الدولة المعينة في مراكز عديدة من العالم، وإذا قامت الحرب فسيتحول الأسطول التجاري الى اداة تساعد الاسطول البحري في عمليات النقل وان الوقت والتكنلوجيا سيجعلان للقوة البحرية ذات أهمية في السياسة الدولية .   ويرى بعض الباحثين، بإن المحيط الهادئ هو اهم قطاع بحري على الأرض لأنه سيسمح بحدوث عمليات بحرية على مقياس كبير، ويلاحظ ان البحرية الصينية كانت متواضعة وبدأت تعمل على تنمية اسطولها بالتالي سيترك ذلك آثاره على قيادة العمليات البحرية في المحيط الهادئ، فهو يمتلك القدرة على احداث اضطرابات ووضع حد للهدوء والأمن الذي تتمتع به البحرية الامريكية في هذا المحيط وتعمل الدول الغربية من جهة أخرى على تدعيم قوتها البحرية في المحيطين الهادئ والهندي لكي تواجه الصين، ومن جهة اخرى رأى ماهان وجوب تدعيم القوات البحرية التي تملكها استراليا ونيوزلنده واليابان والهند ايضاً وسيحتاج تدعيم القوات البحرية الى اموال ضخمة لن تقدر عليها معظم الدول المعنية .

---

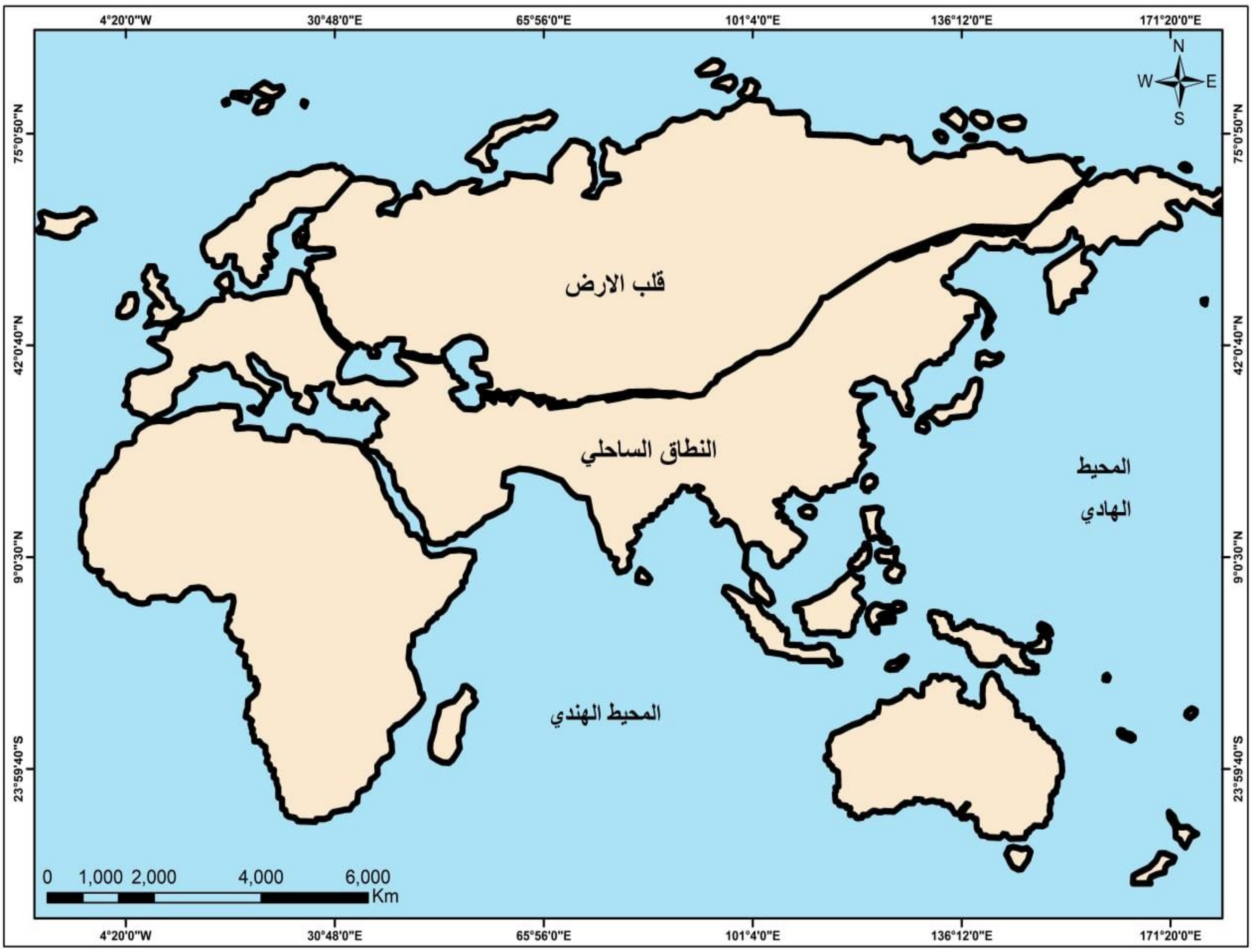
(1)James R. Holmes, strategic Features of The South China Sea , Naval war college Review, volume 67, Number 2, 2014, p31.

بالتالي فقد كانت لنظرية ماهان عن الاستراتيجية البحرية بقسميها السياسي والعسكري آثار واسعة في كثير من الدول لانه ربط ما بين القوة البحرية وعظمة الدولة، وبين القوة البحرية والأمبريالية[1].

أما سبيكمان، فيرى ان المظهر الرئيسي لقوة الدولة هو ان تستخدم هذه القوة للأحتفاظ بالسلم، لذا نلاحظه قد قلل من أهمية قلب الارض التي أشار اليها ماكندر وتصور بدلاً عنه "النطاق الساحلي"، وقد عبر سبيكمان عن هذا الأطار بمنطقة الأرتطام بين القوى البحرية والقوى البرية، وقد حدد سبيكمان النطاق الساحلي "الرم لاند" [2]، وتشمل هذه المنطقة أجزاء من المناطق المطلة على المحيط الهادئ – الهندي وهي (الهند وجنوب آسيا والصين وكوريا) إضافة الى الشرق الأوسط ودول اوروبا الغربية، ويرى سبيكمان ان الهلال الهامشي الذي يحيط بقلب الأرض التي جاء بها ماكندر هي مفتاح السياسة العالمية وتحوي هذه المنطقة عدد سكان كبير وومصادر الثروة إضافة الى خطوط البحر كخطوط حركة اساسية للتجارة والحرب[3].

وبالتالي فإن سبيكمان قد قام بتعديل نظرية ماكندر في الأستراتيجية لتصبح **" ان من يسيطر على النطاق الساحلي يتحكم في اوراسيا ومن يتحكم في اوراسيا يسيطر على العالم "** ، وكان يعتقد بإن الصين والهند وسياسة التصنيع يمكن ان يهدد منطقة القلب في المستقبل[4]. ينظر الى خريطة (14)

خريطة (14) نظرية سبيكمان



الخريطة من عمل الباحثة اعتماداً على: علي أحمد هارون، اسس الجغرافية السياسية، ط1، دار الفكر العربي، القاهرة، 1998،ص335

وعند النظر للخريطة (14) يمكن ملاحظة ان هذه المنطقة التي اشار اليها سبيكمان تقع على المحيطين الهادئ – الهندي وهي منطقة حيوية لأنها تضم طرق النقل والمضايق الرئيسة التي تم الأشارة اليها مسبقاً.

ويرى الاميرال بيير سيليرييه ان هنالك ثلاثة أحزمة تحيط بالكتلة الاوراسية وتستقل عن امريكا من الناحية الطبيعية وهي كالآتي :

أ- **الحزام شبه الجزري :** ويتكون من اشباه الجزر تتصل بالغرب مع شبه الجزيرة الام وهي في آسيا ، شبه الجزيرة الهندية ، وشبه جزيرة ماليزيا وكوريا والهند الصينية.

ب- **حزام الجزر الداخلية :** ويشمل جزر كبيرة بالقارة فمثلاً هي في آسيا قبرص وسيلان والفلبيين وتايوان واليابان .

ت- **حزام الجزر الخارجي** وهذا هوالأهم بالنسبة لموضوعنا فيشمل دولاً من افريقيا ، واستراليا ونيوكاليدونيا ونيوزلنده وأرخبيلات اوقيانوسيا وأخيراً جزر المحيط الهادئ حتى هاواي كلها تشكل مواقع أمامية .

ولهذا الحزام أهمية استراتيجية خاصة أبرزتها الحرب التي جرت في المحيط الهادئ بين عامي 1942-1945، وقد ازدادت أهميتها لسببين الأول هو التقدم السريع الذي احرزه التقدم في الطيران الجوي بالتالي يتطلب اقامة قواعد عسكرية بعيدة والثاني بسبب وجود بعض المناطق التي التي وصفها الكاتب بالمفتاحية من الناحية الأستراتيجية مثل عدن وترينكومالي في سريلانكا وكذلك الحال في سنغافورة ، التي تعد مهدد مباشر وقد خرجت عن سيطرة الغرب وكذلك أظهرت الأحداث أهمية جزر المحيط الهادئ التي كانت مهملة بل ومهجورة[1]، وبالتالي فإن حزام الجزر الخارجي التي ذكرها الاميرال تقع اغلبها ضمن منطقة المحيطين الهندي والهادئ وبالتالي ابرزت الاحداث التي وقعت اهميتها الأستراتيجية .

وفي كتابه " الجغرافيا السياسية في عالم منقسم " 1973 قدم كوهين (*)نموذجاً تراتبياً ومنطقياً للعالم " اسطورة العالم الواحد " التي أضلت في رأيه الجيبولتيكيين السابقين فهو شديد الأعتقاد بأنه لاوجود لوحدة استراتيجية للمكان على الساحة العالمية، وانما هنالك عدة حلبات منفصلة في عالم منقسم أساساً، ويستند كوهين في ذلك الى المفهوم الجغرافي التقليدي للمنطقة

([1]) بييرسيليرييه، الجغرافية السياسية والجغرافية الستراتيجية، ترجمة احمد عبد الكريم ،ط1، الأهالي للطباعة والنشروالتوزيع،دمشق ، 1988، ص131-132 .

(*)البروفيسور سول كوهين هو أستاذ جامعي فخري بكلية هانتر وجامعة مدينة نيويورك، وهو أيضًا محرر أطلس أكسفورد العالمي، وقد حصل البروفيسور كوهين على درجة الدكتوراه من جامعة هارفورد وهو متخصص في النظرية الجيوسياسية والجغرافيا السياسية.

وبالتالي فهو يطرح تراتبية من نمطين اعتماداً على ما اذا كان عولمي النطاق أو إقليمي النطاق، فالمناطق الجيواستراتيجية فهي توصف وظيفياً وتعبر عن العلاقات المتبادلة داخل جزء كبير من العالم ، اما الاقاليم الجغرافية السياسية فهي تقسيمات فرعية للتقسيمات الاستراتيجية وهي متجانسة في الاحوال السياسية والاقتصادية والثقافية، ولانجازنموذج للعالم يحدد كوهين منطقتين جيواسراتيجيتين تتحكم في كل منهما قوة من القوتين العظيمتين في العالم، ويسميها العالم البحري المعتمد على التجارة والعالم القاري الأوروآسيوي(1)، فدعى كوهين الى التاكيد على اهمية الاقليم البحري من خلال التالي:

- **التوجه نحو المحيط الهادئ والأطلسي.**
- **الأعتماد على الأتصال البحري لربط اجزاء الاقليم.**
- **الأعتماد على التجارة البحرية وكذلك التخصص الإنتاجي والتبادل التجاري واستخدام التكنلوجيا.**

وما بين المنطقتين الجيواستراتيجيتين توجد منطقة كبيرة ذات اهمية استراتيجية بالغة تتصارع عليها القوى العالمية وهي منطقتي الشرق الأوسط وجنوب شرق آسيا من الأقاليم المتحكمة في ممرات بحرية هامة وتخصصها في انتاج المواد المعدنية والزراعية وبذلك فإن مصيرها السياسي والأقتصادي ذو أهمية كبيرة بالنسبة للعالم البحري(2).

وخلاصة ذلك، فقد كان للنظريات الجيوبوليتيكية وكذلك لآراء الجيبولتيكين الدور الكبير في توجيه سياسة دولهم نحو التوسع لمناطق جديدة، خاصة التوجهات البحرية التي ربطت بمفهوم القوة، بالتأكيد يأتي المحيط الهادئ في مقدمة هذه المحيطات بما يتمتع به من مميزات والتي تسعى الدول لوضع موطئ قدم فيها لتعزيز استراتيجيتها.

وعلى اساس ما تم ذكره ، يعد المحيط الهادئ بما يحتويه من مميزات استراتيجية متمثلة (الموقع – المساحة) وكذلك يحتوي على البحار ذات الأهمية الأستراتيجية والمتمثلة ببحر الصين الشرقي والجنوبي ، وكذلك أحتوائه على مضايق مهمه تصل بين البحار والمحيطات الأخرى ، كان سبباً في جعله محط انظار ومطامع لكافة الدول ومنذ مئات السنين للسيطرة عليه ومن خلاله التوسع الى مناطق أخرى، لذلك نلاحظ ان الكثير من الجيبولتيكيين الذين وضعوا نظرياتهم البحرية اكدوا على اهمية هذا المحيط .

---

(1) بيتر تيلور، كولن فلنت ، الجغرافية السياسية لعالمنا المعاصر، ترجمة عبد السلام رضوان، اسحق عبيد، سلسلة عالم المعرفة ، العدد 282 ، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب ، الكويت ، 2002 ، ص112.
(2) محمد أكرم الأحمر ، الجغرافيا السياسية ، ط1، منشورات جامعة دمشق، دمشق، 2011،ص133.

بالتالي فإن المحيط الهادئ بجزئيه الآسيوي والأمريكي هو منطقة الصراع المستقبلي بين الدول يأتي في مقدمتها الصين والولايات المتحدة، اذن ما هي استراتيجية الصين البحرية في المحيط الهادئ ؟ ، وما هي اهم تطبيقات هذه الاستراتيجية ؟ هذا ما ستتم الأجابة عليه في الفصل الثاني .

الفصل الثاني

الأستراتيجية البحرية الصينية.

المبحث الأول: الجغرافية السياسية الصينية مقاربة بين القوة القارية والقوة البحرية .

المبحث الثاني: الأستراتيجية البحرية الدفاعية للصين .

المبحث الثالث: أمن الطاقة ودوره في الاستراتيجية الصينية .

المبحث الرابع : الاستراتيجية الصينية حيال البحر والمشاريع المزمع اقامتها .

تمهيـــــد :

بعد التحولات الكبيرة التي شهدتها الصين من الناحية الاقتصادية، بات من الواضح جداً أن هنالك اهتماماً كبيراً من قبل الاكاديميين ومراكز الدراسات الدولية والسياسية للبحث في اسباب الصعود الاقتصادي الصيني، حتى بات هذا الصعود يؤرق صناع القرار في بعض الدول، وهنا بات التساؤل حول مدى تأثير صعود الصين على الدول الكبرى وخاصةً الولايات المتحدة ومجالاتها الحيوية في الشرق الاوسط وفي المحيط الهادئ، والاهم من ذلك كيف استطاعت الصين ومن خلال قوتها الناعمة من التغلغل في الدول التي كانت سابقاً تدور في مدار الولايات المتحدة الامريكية.

لقد ادركت الصين ان الصعود الاقتصادي لا يمكن ان يستمر بدون تعزيز قوتها البحرية، لذلك لجأت الصين الى اعتماد استراتيجية تم الاعلان عنها في العام 2012، وكان لهذه الاستراتيجية اهدافها في تعزيز مكانة الصين الدولية وجعلها قوة بحرية متميزة خاصةً وان الصين لديها مشكلات كثيرة منها انفصال تايوان ومشكلات تتعلق ببحر الصين الجنوبي والشرقي ولكن الصين تحافظ على استمرارية صعودها والذي يعتمد على استمرار امدادت الطاقة التي ربما تتعرض للحصار الامريكي او للعمليات الارهابية او للقرصنة فبالتالي يتوجب على الصين حماية مصالحها الاقتصادية ، وبلذلك عملت الصين على صياغة استراتيجيتها بالشكل الذي يتلائم مع اهدافها ومكانتها .

لذلك تناول هذا الفصل استراتيجية الصين البحرية في المحيط الهادئ والمراحل التي مرت بها هذه الاستراتيجية حتى إلاعلان عنها بشكل رسمي في العام في 2012، كما تم تناول اهم مشاريع الصين الاقتصادية المطروحة في الوقت الحالي ومدى اهميتها الاستراتيجية في الربط ما بين دول العالم في اقتصاد واحد والتي عرفت بطريق الحرير الذي ينقسم الى ثلاثة أجزاء منها ارضي وبحري وفضائي، وعلى الرغم من التشكيك المستمر من قبل بعض الدول في نوايا الصين في السيطرة على دول العالم من خلال انشاء قواعد عسكرية في تلك الدول من الممكن تستخدم كمنصة لمنافسة القوى الكبرى كالولايات المتحدة واليابان وكوريا في المحيط الهادئ، الى ان الصين اكدت مراراً على صعودها السلمي مستخدمةً ادواتها المناسبة دون الاضرار بمصالح الدول الأخرى.

المبحث الأول: الجغرافية السياسية الصينية مقاربة بين القوة القارية والقوة البحرية .

قبل البدء بالحديث عن التوجهات الاستراتيجية للصين في المحيط الهادئ لا بد من الحديث بشكل موجز عن الخصائص الجغرافية للصين وكيف ساهمت في توجهاتها البحرية .

اولاً : جغرافية الصين :

لموقع الصين الجغرافي أهمية كبيرة لكونها قوة كبرى، إذ تعد مركز استقطاب رئيسي فالمساحة الواسعة والموقع الجغرافي الذي توصل الصين بالبر الآسيوي وبالمحيط الهادئ، وما تتوفر تلك المناطق الواسعة من ثروات اقتصادية ومعدنية ونباتية ومناخ متنوع يعطي فرصاً كبيرة لنشاط اقتصادي متنوع يكفل للصين اكتفاء ذاتيا على الرغم من الأعداد السكانية الهائلة تسمح هذه الخصائص الجغرافية للصين بالتميز بعمق استراتيجي كبير[1]، تقع الصين في الجزء الأوسط من آسيا الشرقية وتقع ما بين دائرتي عرض(18˚ – 54^5) شمالاً، إن الجزء الجنوبي الأقصى منها يقع في عروض شبه مدارية، بينما يقع جزؤها الشمالي في عروض مقاطعة لبرادور وجنوب ولاية الآسكا في امريكا الشمالية [2].

ومن حيث المساحة، تترامى جمهورية الصين الشعبية في مساحة شاسعة على الساحل الغربي من المحيط الهادئ في نصف الكرة الأرضية الشرقي ، ينظر الى خريطة (15) وتشغل مساحة ما يقارب 9 ملايين و596 الف كم2، وتحتل بذلك المرتبة الثالثة من حيث مساحة الأرض بعد روسيا وكندا ، وتشغل مساحتها مايقارب 6.4 % من مساحة اليابسة في العالم(*) ، وتبدأ حدود الصين في أقصى الشمال من الخط المركزي لنهر هيلونج شمال نهر موخه

(5̊330َ) أما حدودها الجنوبية مع جزر نانشا التي تقع في اقصى جنوب بحر الصين الجنوبي (دائرة عرض 4 شمالاً) تبلغ المسافة بين طرفي الصين الجنوبي والشمالي 5500 كم ، وأقصى حدود مع الشرق هي ملتقى نهر هيلونج ونهر ووسولى خط الطول (135˚05َ) شرقا وأقصاها في الغرب هي هضبة البامير في منطقة شنج يانج(73˚40َ) شرقاَ ، وبذلك تبلغ المسافة بين الطرفين الغربي والشرقي 5200 كم أما حدود الصين البرية (22800 كلم) تقريباً من جهة

([1]) عبد المنعم هادي علي، الموقع الجغرافي السياسي للصين وأثره في علاقاتها الدولية، مجلة البحوث الجغرافية ، جامعة الكوفة، العدد 12 ،2010 ، ص 349.

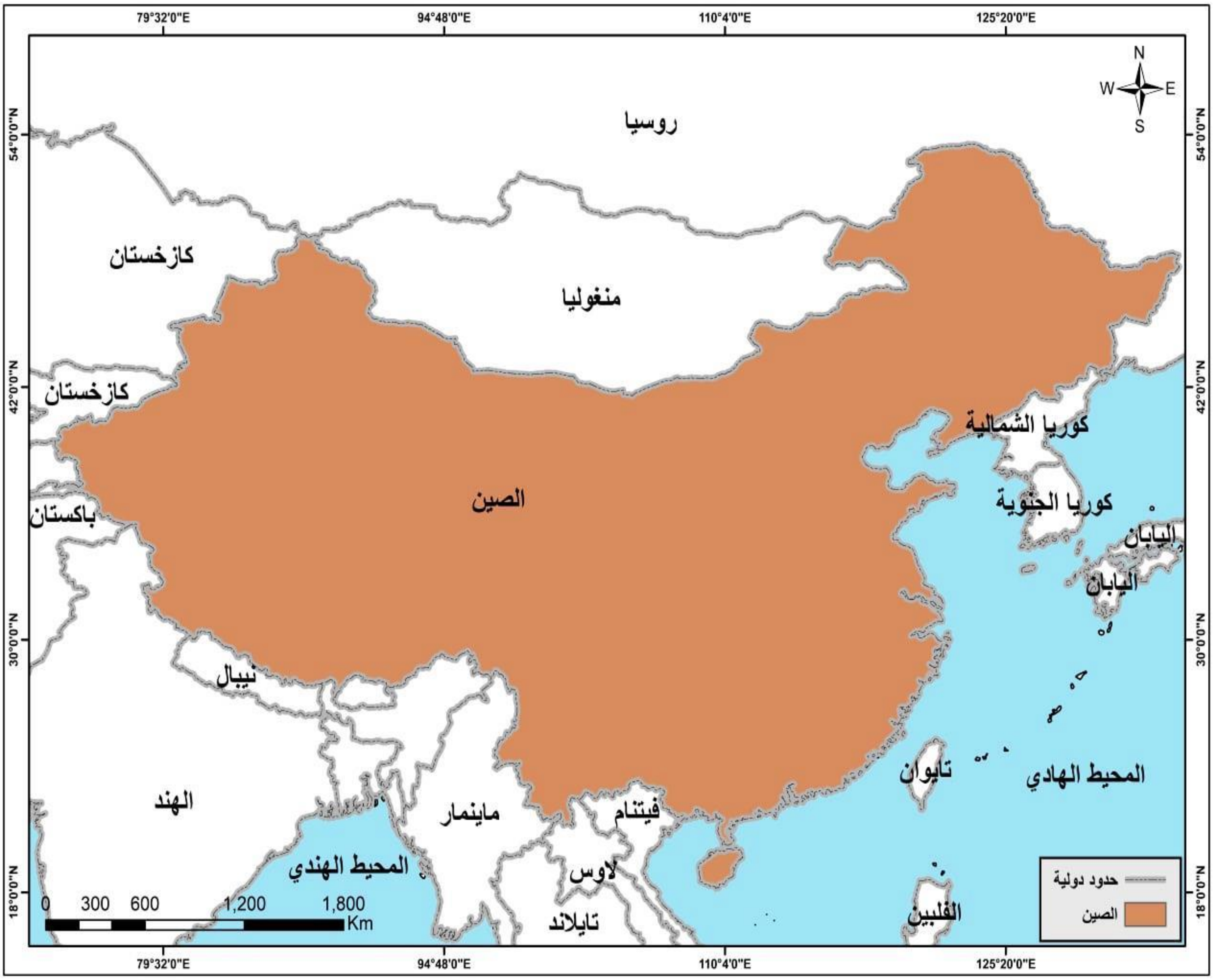
([2]) مكي محمد عزيز ، آسيا الموسمية دراسة جغرافية ، ط1 ، مطبوعات جامعة الكويت ، الكويت ، 1986 ، ص371.

(*) حسب تصنيف نورمان بوندز للدول تعتبر الدولة عملاقة اذا زادت مساحتها عن 6 ملايين كم2 بالتالي تعتبر الصين من الدول العملاقة الستة (روسيا – الولايات المتحدة – البرازيل – كندا- استراليا إضافة للصين) للمزيد من الاطلاع ينظر الى :

عبد المنعم عبد الوهاب، صبري فارس الهيتي ، الجغرافية السياسية ، ط1، وزارة التعليم العالي والبحث العلمي ، بغداد، 1989 ، ص 45.

الشرق الصين – كوريا الشمالية1416 كم من جهة الشمال الصين - منغوليا4673كم من الشمال الشرقي روسيا3605 كم، ومن الشمال الغربي كازاخستان ، قيرغيزستان وطاجيكستان ، ومن الغرب والجنوب الغربي افغانستان، باكستان ، والهند والنيبال وبوتان، ومن الجنوب ميانمار ولاووس وفيتنام، أما حدودها البحرية مع كوريا الجنوبية واليابان و الفلبيين ، بروني ، ماليزيا، اندونيسيا من ناحيتي الشرق والجنوب الشرقي، وتلك الحدود المترامية للصين لا تخلو من النزاعات مع الجيران، فهنالك قضايا حدودية لا زالت معلقة ومحل تفاوض بين الصين من جانب والهند ، روسيا ، كوريا من جانب آخر[1].

خريطة (15) الموقع الجغرافي للصين



الخريطة من عمل الباحثة اعتمادا على :

Philip's Atlas of the World, Second Edition, United Kingdom ,1997, p.96.

---

(1) ابراهيم نافع ، الصين معجزة نهاية القرن العشرين ،ط1 ، مركز الاهرام للترجمة والنشر ، القاهرة ، 1999 ، ص 185-186 .

أما اطلالة الصين البحرية، فتمتلك الصين (18 الف كم) من السواحل ويمكن الوصول اليها بسهولة من الشرق والجنوب ، وان الاجزاء الشمالية والغربية للصين هي اجزاء مغلقة ومعزولة بمجموعة من الجبال المرتفعة وتمتد الخطوط الساحلية الصينية من مصب نهر بالو شمالاً على الحدود الصينية – الكورية الى مصب نهر بيلون الواقع في الحدود بين الصين وفيتنام جنوباً وتبرزالبحار بشكل الهلال وتحتوي على الموانئ الطبيعية التي لاتتجمد فيها المياه طوال السنة مما قدم ظروف جغرافية ملائمة لبناء الموانئ وتنمية النقل البحري، ان موقع الصين الجغرافي شرق آسيا واطلالتها على بحر الصين زاد من أهميتها الاستراتيجية، فضلاً عن مواردها البشرية التي تجعل من الصين الأولى عالمياً فإنها تتحكم بالعديد من الطرق الملاحة سواءاً البحرية أو الجوية او البرية .

وتشغل الجزر الصينية مساحة واسعة يبلغ مجموعها اكثر من 80 الف كم^2 ،ويبلغ عدد الجزر الصينية اكثر من 600 جزيرة في المناطق الساحلية وابعد هذه الجزر شرقاً جزيرتا دياويوي وتشيوبيوي الواقعتان شمال شرق جزيرة تايوان وتضم جزر بحر الصين الجنوبي 20 جزيرة ذات شواطئ رملية [1]، أما إطلالة الصين على المحيط الهادئ من خلال امتدادات البحرالأصفر وبحر الصين الشرقي ومن ثم بحر الصين الجنوبي، ويربط الاراضي الصينية بحر بوهاي ، البحر الأصفر ، وبحر الصين الجنوبي في الشرق والجنوب، وبحر بوهاي هو بحر داخلي في الصين ، بينما البحار الثلاثة الاخرى تمتد على اطراف المحيط الهادئ [2]، ويصل طول سواحل الصين على المحيط الهادئ الى (6400 كلم) ولها عليه موانئ نشطة في الشمال والجنوب وتتميز الصين برخص النقل البحري بينها وبين الدول الجزرية المواجهة للبرالصيني ابتداءاً من اليابان ومروراً بالفلبيين الى اندونيسيا إضافة الى المناطق المجاورة لها مثل كوريا وروسيا وفيتنام وتايلند، ويشرف الساحل الشرقي والجنوبي للصين على احد الممرات البحرية الهامة في العالم، وعلى الرغم من هذه الواجهة البحرية الطويلة فأنها لا تملك منفذاً آمناً اذا ما حاولت الدول المواجهة لها من عرقلة ذلك، اذ تستطيع هذه الدول من التحكم بمداخل البحارالثلاثة الكبيرة المحيطة بالصين وهي بحر اليابان وبحر الصين الشرقي وبحر الصين الجنوبي [3]،أما المناطق المرتبطة بالصين فهنالك منطقتان خاصتان الاولى هي هونغ كونغ التي تقع في جنوب شرق الصين وهي جزء منها وهي شبه جزيرة متصلة بالصين الأم ، وتبلغ مساحتها 1.045 كم2 وتعتبر مركز اقتصادي عالمي، وان اقتصادها مزدهر جداً ففي عام 1898 أجَرت الحكومة

([1]) شيماء محمد جواد ، احمد رعد رمضان ، الخصائص الطبيعية للصين ، مجلة كلية التربية الأساسية ، الجامعة المستنصرية، المجلد 22 ، العدد 93 ، 2016 ، ص 284-285 .

([2]) المصدر نفسه ، ص289 .

([3]) مكي محمد عزيز ، مصدر سابق ، ص372.

البريطانية شبه جزيرة هونغ كونغ من الصين لمدة 99 سنة وذلك في العام 1898، وفي العام 1998رجعت الى الصين بعد انتهاء المدة واصبحت مقاطعة صينية ذات حكم ذاتي، وتعد هونغ كونغ مقاطعة صناعية كثيفة وسلعها في أسواق واسعة من العالم اضا فةً الى امكانياتها الزراعية والبحرية، أما ماكاو التي تقع في الجنوب الشرقي من الصين، وهي توجد فوق اليابسة وتتبعها جزيرتان ترتبطتان بها عن طريق الجسور وتبلغ مساحتها 16 كم2 وقد حكمها البرتغاليون لاكثر من 450 عام ، الا انها قد سلمت للصين في 20 ديسمبر من العام1999، أما تايوان فهي جزيرة تقع شرق الصين ويحيط بها المحيط الهادئ وقد أقتطعت من الصين منذ العام 1949 عندما هرب الوطنيون الصينيون الديمقراطيون من الصين بعد ان تولى الشيوعيون الحكم في البلاد ، واستقروا في هذه الجزيرة، وقد قدمت الولايات المتحدة الدعم والمساندة لهذه الجزيرة ولا تزال، وقد اصبحت دولة مستقلة باسم الصين الوطنية [1]، ويفصل جزيرة تايوان عن البر الصيني مضيق تايوان وتبلغ مساحتها 35980 كم2 وهي جزيرة جبلية، وقد سميت باسم فورموزا وهو الاسم الذي اطلقه عيها البرتغاليون ويعني الجميلة او تايوان وهو اسم العاصمة القديمة (ويعني خليج الأراضي المشرفة)[2]، **أما أهمية الصين من الناحية الجيوستراتيجية،** فتمتلك الصين عدة سمات، تميّزها عن بقية الفاعلين الجيوستراتيجيين، لأنها تقع على الطرف الأقصى لمنطقة الحافة في نظرية القلب التي حددها ماكندر في أكثر نقاطها ديناميكية (الشرق الأقصى)، وعلى المحيط المحوري للسياسات العالمية (الهادئ)، وتلتصق من طرف آخر بمنطقة القلب في أهم نقاطه (كازاخستان - منغوليا الداخلية)، وبالتالي فهي في موقع فريد للغاية في الجيوسياسية العالمية، يتعّزز هذا الموقع من حقيقة أن الصين قوة كبرى ذات طبيعة برية وبحرية، وهو ما يمكنها من تعزيز اتصالاتها مع القلب،عبرالحافة، وهي تختلف عن الولايات المتحدة التي تقع على الطرف الاخر من المحيط الهادئ والبعيدة عن اوراسيا (منطقة القلب)، وتحتاج الى قواعد بحرية وارضية لتعزيز قوتها في المنطقة، بينما الصين هي جزء طبيعي من أوراسيا، وموقعها افضل من روسيا القوة البرية تاريخياً، التي لا تملك قوة بحرية يُعتّد بها ، لذلك فإن الآفاق واعدة أمام نمو القوة العسكرية الصينية، بشقيها البحري والبري[3].

([1]) سالم علي الحجاجي، جغرافيا العالم الحديث دراسة في الجغرافية الأقليمية لقارات وبلدان العالم، منشورات جامعة المرقب، ليبيا، (بدون سنة) ص 123-124 .

([2]) مسعود الخوند، الموسوعة التاريخية الجغرافية ،ج6، دار رواد النهضة العربية، لبنان، 1996، ص159، وللمزيد من الاطلاع عن انفصال تايوان عن الصين ينظر الى :

مسعود الخوند ، الموسوعة التاريخية الجغرافية ، ج11، دار رواد النهضة العربية، لبنان، 1998، ص 350-355 .

([3]) آسية عبيد، أثر الصعود الاقتصادي الصيني على هيكل النظام الدولي (2008-2016) مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير في العلوم السياسية، جامعة العربي التبسي، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، تبسة ، 2016-2017 ، ص 45.

وقد أكدت النظريات الجيبولتيكية منها نظرية قلب الارض لماكندر، التي حذر من خلالها من قيام دولة قارية كبيرة في منطقة قلب الأرض وتتوسع في المناطق المجاورة من قارة اوراسيا وتستفاد من الموارد الغنية في المنطقة القارية في بناء قوة عسكرية ضخمة وبذلك تتحقق فكرة الأمبراطورية العالمية، وبالتالي تصبح الجزيرة العالمية قاعدة ضخمة للقوة البحرية والبرية والجوية ويعتقد ان القسم الباقي من العالم سوف يخضع لها ، وكان يرى امكانية قيام هذه الدولة لو اتحدت المانيا مع روسيا سواءاً تم الاتحاد بالاتفاق او بالغزو، كما انه تصورغزو اليابان للصين وتكوين قوة ضخمة تغزو روسيا بعد ذلك وتحطمها، وتسيطر على منطقة القلب وبذلك سيكون الى جانب سيطرتها على قلب الأرض البري سيكون هنالك اطلالة بحرية على المحيط الهادئ[1]، أما مايننغ* الذي انتقد كل من ماكيندر وسبيكمان في اعتبارهما كل الهلال الداخلي مجالاً لسيطرة القوى البحرية وحدها، ورأى انه من الأفضل النظر الى الهلال (الرملاند) من ناحية التوجهات السياسية وليس التوجهات الفيزيوغرافية، وذلك بالنسبة لعلاقته مع قلب الأرض والقوى البحرية وهي القوى المتنافسة بسبب الارتباطات السياسية للهلال الاوسط مع القوى المتنافسة وبناءاً على ذلك قسم (الحافة أوالرملاند) الى قسمين أ - الرملاند القاري ب- الرملاند البحري أما بالنسبة للصين فقد غلب عليها الأتجاهين القاري والبحري، ويكون اتجاه القسم الجنوبي والشرقي من الصين إتجاهاً بحرياً، اما المنطقة الداخلية الشمالية هي المركز الحضاري في الدولة فذات اتجاه قاري، وعندما كان الحكم والسيطرة لأهل الشمال كان اتجاه الصين قارياً صوب قلب الأرض، وعندما كانت السيادة في الحكم لأهل الجنوب اتجهت الصين أتجاهاً بحرياً [2]، أما رأي فيرجريف عن الصين فيرى "انها عالم في حد ذاته عظيمة في مساحتها، متجانسة في سكانها الى حد يجعلها لقمة عسيرة الهضم على فاتحيها على الرغم من ان بعض أجزائها قد ينجح في استغلاله قوم آخرون قادمون اليها من بلاد اخرى، ويعرف اهل الصين بتوجههم البحري وان أتصالهم بالبحر يهيء لهم مزايا هم حريصون على الأفادة منها ، والصين شأنها كشأن المانيا ، بل هي أجدر من المانيا في موقعها الذي يتيح لها السيطرة في قلب أوراسيا من دون أن تتعرض لأحتمال أي تدخل أجنبي ، فالصين ولو انها دولة بطيئة الحركة الا انها ذات

([1]) محمد محمود ابراهيم الديب ، مصدر سابق ، ص 812 .

***مايننغ :** هو تلميذ سبيكمان فقد طرح نطاً بعنوان الهيرتلاند والرملاند في التاريخ الاوراسي أكد فيه ان (القياسات الجيوبوليتيكية يجب ان تضع في الحسبان التوجه الوظيفي للسكان والدولة، وليس فقط العلاقة الجغرافية) ويرى ان مجموع مساحة الحافة الاوراسية تقسم وفقاً لوضعها الوظيفي – الثقافي على ثلاثة نماذج (الصين- منغوليا- فيتنام الشمالية – بنغلادش- أفغانستان- أوروبا الشرقية بما في ذلك روسيا) ودول البلطيق (كوريا الجنوبية – بورما- الهند- العراق- سوريا – يوغسلافيا) و(أوروبا الغربية –اليونان-تركيا-ايران-باكستان- تايلند) وللمزيد ينظر الى نوار محمد ربيع الخيري ، مبادئ الجيبولتيك ، ط1، دار ومكتبة عدنان ، بغداد، 2014،ص198.

([2]) محمد محمود ابراهيم الديب ، مصدر سابق ، ص 821 – 822 .

موقع فريد في أهميته" [1]، (كما ويتوقع سبيكمان أن تتحول الصين والهند الى قوتين منفصلتين متصلتين ببعضهما عبر الأراضي المنخفضة في شبه جزيرة الهند الصينية وبحرياً حول المياه الجنوبية وسنغافورة ولكنهما ستكونان بلا شك في وقت قريب ، وقد ساعدت هذه الظروف الصين وهو الأمر الذي وصل بها الى قوة عالمية هامة) [2] .

وبعد أستعراض أهم الخصائص الجغرافية الصينية لا بد من التحدث عن الاستراتيجية الصينية واهم التوجهات البحرية الصينية :

ثانياً: أهمية القوة البحرية في الاستراتيجية الصينية :

تعني الأستراتيجية أن توظف الدولة أدوات قوة معينة لبلوغ الأهداف السياسية التي تنشدها، بالتعاون أو بالتنافس مع أطراف أخرى تسعى نحو أهدافها الخاصة، ويمكن أن تكون هذه الأهداف متضاربة، وتتمتع الأستراتيجية بمزايا خاصة، فهي تتضمن البنية والمعايير لوضع مخطط أكثر تفصيلاً للمديين الطويل والقصير[3] ، وقد عرفتها الموسوعة السياسية لعبد الوهاب الكيالي على انها " فن وعلم وضع المخططات العامة المدروسة بعناية تامة لاستخدام دولة ما للموارد او أي شكل من اشكال القوة المتوفرة لديها في سبيل تحقيق اهداف محددة لها ، وهي تختلف عن التكتيك الذي يتناول العمليات اللازمة لتنفيذ المخططات الاستراتيجية ، اما الاستراتيجية فهي الأهداف والمخططات نفسها "[4]، إن الأستراتيجية القومية هي أساس توجيه موارد الدولة، لتحقيق الأهداف المطلوبة، وتشمل التخطيط والأستخدام والتنسيق والتطوير لجميع موارد وامكانيات الدولة في مرحلة السلم والحرب ، وبالمفهوم العام يقصد بها "بحث المسائل المتعلقة بتحقيق الأهداف" [5].

أما الأستراتيجية البحرية وتعني ضمان حرية أستخدام البحار بما يمكن الدولة من تنفيذ أهدافها النهائية، مع حرمان الخصم في نفس الوقت من هذا الأستخدام، وقد أيد هذا الهدف الأساسي واحداً من أعظم الخبراء المعاصرين في شؤون الأستراتيجية البحرية وهو الأميرال بيترغريتون*[6].

---

(1)محمد محمود ابراهيم الديب ، مصدر سابق ص 224 .

(2) محمد حجازي محمد ، الجغرافيا السياسية، ط1، (بدون دار نشر)، القاهرة ، 1996، ص 306 .

(3) هاري آر ياغر، الأستراتيجية ومحترفو الأمن القومي التفكير الأستراتيجي وصياغة الأستراتيجية في القرن الحادي والعشرين، ط1، مركز الأمارات للدراسات والبحوث الأستراتيجية ، ابو ظبي ، 2011 ، ص 37 .

(4) عبد الوهاب الكيالي، كامل زهيري، الموسوعة السياسية، ط1، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، 1974، ص 42-43 .

(5) خليل حسين، الاستراتيجيا ، ط1،منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ،2013، ص18.

(6)عدنان السيد حسين، الجغرافيا السياسية والأقتصادية والسكانية للعالم المعاصر، ط1، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع ، بيروت، 1994، ص 75.

* بيترغريتون (1912-1992) هو ضابط في البحرية البريطانية وتميز بنشاطه خلال الحرب العالمية الثانية، وبعد ترقيته تقاعد وتحول الى الحياة الاكاديمية .

هذا ما يخص معنى الأستراتيجية ويمكن ابراز اهمية القوة البحرية من خلال أفكار الاستراتيجيين الذين تركوا بصماتهم في تطوير البحرية العالمية ومن ابرز هذه الآراء : " من يسيطر على البحر يسيطر على التجارة ، وكل من يسيطر على تجارة العالم يسيطر على العالم " هذا ما ذكره الجندي الأنكليزي في القرن الخامس عشر، والذي أصبح فيما بعد سياسياً بريطانياً ، وهو السير والتر رالي ، وهذا ما تم نشره بعد 200 عام على وفاته ، وكان السير والتر رالي رائداً في تحويل تركيز الحرب الى السيطرة الأقتصادية عبر البحر "، ويرى الاستراتيجي كولن غراي * أن السيطرة على نقاط الأختناق الجغرافي والقنوات المهمة في العالم تعني السيطرة على التجارة في العالم ، وفي عالم اليوم فإن هذا يتضمن الأقتصاد ، الأمن ، واستقرار الحكومات [1]، ان التحليل الجغرافي يأتي اولاً في البحر كما في اليابسة ، فعند التفكير في افتتاح مسرح محيطي ، يؤكد ماهان على ضرورة إلزام صانعي الأستراتيجية البدء بمسح الخصائص الطبيعية من أجل التخطيط للاستراتيجية وتنفيذها، فيجب عليهم تقييم الميزات الجغرافية وتحديد ايها مهمة وايها ثانوية ودمج الخصائص المهمة في خططهم الى جانب القوات البحرية القادرة على القيام بمهامها، بالتالي تشكل الجغرافيا احد الثوابت التي تتكشف فيها الاستراتيجية البحرية وهي مشروع ديناميكي وفعال وقد قام ماهان ببناء اطار لتحليل قيمة مثل هذه السمات الأستراتيجية مثل الموانئ البحرية والجزر والممرات المائية [2]، ان العلاقة المتبادلة بين البحر والسلطة الوطنية عامل مهم في ازدهار الدولة على المدى الطويل فهنالك عاملان اساسيان في الجيوستراتيجية وهما التوجه الجغرافي والجغرافية ، فالتوجه الجغرافي هو متغير لكن العامل الجغرافي ثابت تقريباً، فالعامل الجغرافي يتكون اساساً من البيئة والموقع الجغرافي، ومنذ القدم كان التوجه الجغرافي المدعوم بالموقع للدولة القومية عاملاً يرتبط ارتباطاً وثيقاً في ظهورها وسقوطها ، وكانت انكلترا هي حالة نموذجية لدولة بحرية تتمتع بموقع جغرافي ذو ميزات استثنائية مما اتاح لها الانفصال النسبي عن البر الأوروبي والسيطرة على الممرات البحرية الشمالية والمضائق المهمة، فقد سيطرت على اوروبا القارية وحافظت على توازن القوى من اجل منع ظهورأي هيمنة قارية، وبالتالي تمكينها من انشاء امبراطورية استعمارية هائلة تسيطر على العالم، إذن للبحر تأثير عميق على قوة الدولة، فالعامل الجغرافي الأساسي من الممكن ان يكون عامل محدد بشكل أو بآخر في مستويات التنمية والقوة ، وهذا ما اقترحه الجيبولتيكي

---

*كولن غراي، (1943-2020)، هو عالم استراتيجي امريكي ولد في بريطانيا، وهو أستاذ في العلاقات الدولية والدراسات الاستراتيجية في جامعةريدينغ ،

([1]) Mehadi Amin Miah et al, Control over Maritime Chokepoints an Assurance of Secure Lifeline , Bangladesh Maritime Journal , Vol 3 Issue 1 , Bangladesh , 2019, P 109-110.

([2])James R.Homles, op.cit, p 33.

البحري ماهان (الموقع الجغرافي – الموانئ الجيدة – المنطقة الأقليمية – عدد السكان – الصفات الوطنية نظام الحكم) كستة عناصر اساسية تدل على قوة بحرية عظيمة، هذا المقترح يشير الى انه لكي تصبح قوة بحرية عظمى من الضروري امتلاك تلك العناصرالاساسية للقوة الوطنية المتعلقة بالبحر كما ويعكس التأثير العميق للعناصر الأساسية للاسترتيجية البحرية لقوة الدولة وازدهارها[1]، وهنالك تساؤل من قبل الكثيرمن الباحثين حول امكانية ان تكون القوة البحرية انموذجاً لهوية ثقافية مهيمنة؟ وعلى افتراض ان القوة البحرية لا يمكن تصورها على انها مجموعة من المعدات والعقائد العسكرية كما هو الشائع، ولكن ايضاً هي هوية استراتيجية وثقافة استراتيجية لأنها ناتجة عن تشابك تصورات بين كيف ترى الدولة نفسها وبين كيف تريد ان ينظر اليها، ولكن ايضاً كيف يدركها الآخر، وثقافية لان الهوية المرجعية تنتج مجموعة من القيم والمعايير والسلوك المؤسسي ذو التوجه الاستراتيجي، وتحاول الصين تغيير هويتها لأنها الآن لديها امكانية الرد، وتجدر الاشارة الى ان اظهار القوة البحرية مقارنةً بإي نوع آخر من الهوية والثقافة الأستراتيجية ليست بالمهمة السهلة ، ومع ذلك فإن الانقسام المعرفي بين القوة البرية والبحرية قديماً نوعاً ما ومدعم بالعديد من الأدلة، فقد حدد الاغريق الاسس السياسية التي تعتمد على القوة البحرية على انها (التالاسوكراتيا) أو ما يعرف بالسلطة عن طريق البحر وكان هيرودوت من اوائل المدافعين عن التالاسوكراتيا اليونانية ضد منافسيه الفينيقيين لان قادتهم السياسيين كانوا ينظرون بالفعل الى القوة البحرية على انها شكل من اشكال القوة العسكرية، لكن هل هذا يعني ان فكرة القوة البحرية قد تم الاعتراف بها منذ القدم كشكل مهيمن من اشكال القوة، ويشير التاريخ ايضا بان القوة البحرية كنموذج مهيمن كان محدود وعلى مستوى اقليمي او محلي ولم يكن عالمي بأي حال، اضافةً الى ذلك فأن فكرة القوة القارية نفسها كانت على ما يبدو بطيئة التطور لمجرد بقاء الجيوش البرية حتى العصر الحالي، ويبدو ان نموذج القوة البحرية على الرغم من الاعتراف به الان بأعتباره مرتبطاً بطبيعة مكانة القوى العظمى ولكنه لم يكتسب زخماً كبيراً حتى القرن 19، عندما بدأت القوة البحرية بدرجة معينة من الاعتراف بهوية استراتيجية مع ظهور الدول البحرية القوية مثل البرتغال وهولندا، وبريطانيا ، فأصبحت المعارضة بين القوة البحرية والقارية ذات صلة استراتيجية وعلى نطاق اوسع [2].

---

(1) Xu Qi , Maritime Geostrategy and the Development of the Chinese Navy in the Early Twenty-first Century, Translated by Andrew S. Erickson and Lyle J. Goldstein , Naval War College Review, Vol. 59, No. 4, Published by U.S. Naval War College Digital Commons, 2006, p.48-49.

(2) Jun J. Nohara, Sea power as a Dominant Paradigm: The Rise of China's New Strategic Identity , Journal of Contemporary East Asia Studies, Vol.6, No.2, Published by Taylor & Francis Group, Uk , 2017 ,110-115.

ثالثاً: القوة البحرية الصينية.

لقد ازدادت أهمية الجغرافيا البحرية بشكل كبيرفي الآونه الأخيرة، وفي ظل تزايد تعقيدات البيئة المحيطة بالصين تعقيداً، مما يجعل استراتيجية التنمية الصينية تمتد إلى الخارج، وما كان على الصين الا أن تتكيف مع التغيرات الجديدة، وأن تتحول إلى فضاء أوسع، لذلك أصبح التوجه البحري أحد الخيارت الضرورية ، ولكن تواجه الصين عوامل شديدة التعقيد على المستوى البحري، لدرجة أن النزاعات البحرية من الممكن ان تتحول في المستقبل إلى نقاط ارتكاز وانطلاق بعض الدول من أجل كبح النهضة الصينية، وأصبحت مسألة حماية الحقوق والمصالح البحرية من القضايا الجديدة التي تستحوذ على اهتمام صناع القرار في الصين[1] .

ان القوة البحرية هي جزء من الاستراتيجية الوطنية واستراتيجية الأمن القومي، لكنها لا تشكل مجملها، ان فهم الدولة واستخدامها للبحر ليست مجرد مسألة تتعلق بالمجال البحري ، بل ان بناء القوة البحرية هي سياسة كاملة ، وعملية من خطوات محددة يتم تنفيذها تبدأ بالأرض وكيف تؤثر الأرض على المحيط، في الواقع ، يجب على الدولة أن تؤسس لتنميتها على الأرض ولكنها لاتستطيع تجاهل الوجود الموضوعي للقوة البحرية، وبالتالي، لا ينبغي على الباحثين بعد الآن فصل "القوة البرية" عن "القوة البحرية" ولكن يجب مراعاة الاثنين معاً وإجراء تخطيط متكامل، وبالتالي فإن القوة البحرية الصينية المعاصرة من الناحية العملية تعد أحد مكونات القوة الوطنية الشاملة للدولة وقدرتها الاستراتيجية وإنها وسيلة لتحقيق استراتيجية التنمية السلمية للصين والأمن البحري الوطني يتحقق بشكل ملموس في الخطط الاستراتيجية الوطنية لتطوير واستخدام وإدارة ومراقبة البحر وفي أنظمة الإدارة والقوات البحرية نفسها، يمكن أن تكون القوة البحرية عنصرًا مهماً من عناصر"القوة الصلبة" و"القوة الناعمة" [2]،لقد حددت القوة البحرية مصيرالامم، فالصين ليست بمعزل عن ذلك، فقد استخدمت الصين قديماً البحر حتى اتصلت بالدول التي كانت قائمة في العراق مثل البابليين وغيرهم وبعد سيطرة القوى المائية على العالم كالهولنديين والبرتغاليين والاسبان والبريطانيين الذين حاولوا تقسيم الصين، وهو احد أهم اسباب فشلها كقوة بحرية ، فحربي الأفيون في عامي 1840- 1854، وكذلك الحرب الصينية – اليابانية 1895 ، وهي أمثلة تظهر الهزائم الحاسمة للصين في البحر، والتي أدت في النهاية الى

---

(1) ياسين عامر عبد الجبار الربيعي، واقع مكانة الصين ومستقبلها في البنية الهيكلية للنظام الدولي– القيود والفرص، رسالة ماجستير (غير منشورة)، جامعة الشرق الأوسط ، كلية الآداب والعلوم ، قسم العلوم السياسية ، الأردن ، 2018 ، ص56.

(2) Zhang Wei, A General Review of the History of China’s Sea Power Theory Development , Translated by Shazeda Ahmed , Us Naval War College Review: Vol. 68: No.4, 2015, p9

فشلها ، وتنقسم الآراء في الصين حول اذا ما كان الأمر كذلك أم لا ، فكيف للصين أن تسعى جاهدة من أجل القوة البحرية ، وقد طرح البعض بإنه من غير الضروري للصين التأكيد على القوة البحرية في عملية التنمية الأقتصادية فيما شدد آخرون على أهمية تعزيز البحرية الصينية بشكل كبيرفي المنافسة القوى البحرية الأخرى من أجل الهيمنة، ومع ذلك فإن كلا الرأيين غير دقيق، فالقوة البحرية للصين محددة بشكل فريد، في حين أن المفهوم التقليدي للقوة البحرية هي القدرة على التحكم في البحر، في حين أن مفهوم الصين للقوة البحرية هو يجمع بين مفهوم الحقوق البحرية المتساوية والقوة البحرية، وفي الحالة الأخيرة لا يمكن أن يتجاوز تطبيق القوة في البحار بل يجب ان يخدم هدف ونطاق الحقوق البحرية للدولة، فإذا كان (الحق بالبحر) هو الأمتداد الطبيعي لمفهوم (السيادة الوطنية) فإن (القوة البحرية) تقتصر على وسائل الحفاظ على مصالح الأمة في البحر(1)، لذلك ان فهم سياسة الصين البحرية يتطلب على الأقل معرفة منهجين، الأول المنهج التاريخي والأخر المنهج الواقعي (اي منهج يجمع ما بين المصالح والبراغماتية) كان هنالك نقاش في الصين حول اذا ما كان يجب الذهاب للبحر او يجب البقاء في القارة أي الحضارة الزرقاء والحضارة الصفراء، ويظهر التاريخ أن غزوات الصين من الدول الغربية على مدار 150 سنه أغلبها من البحر، ومؤخراً كان هنالك تغيير كبير في وجهات النظر الأستراتيجية وقد قررت الصين ان تصبح قوة بحرية قوية لذا هنالك أسئلة يطرحها الباحثون مثلاً هل القوى البحرية الأخرى مستعدة لقبول قوى بحرية صاعدة ؟ وما هي آثار حلم الصين الطموح على النظام البحري الأقليمي؟ (2)، هذا ما ستتم الأجابة عنه في صفحات البحث القادمة ، وتجدر الاشارة الى انه منذ عام 2003 ، جذبت "مدرسة الطاقة البحرية" ، التي يمثلها Zhang

*__حرب الأفيون :__ حدثت هذه الحرب نتيجة غزو البريطانيين للصين حيث أرادت بريطانيا توسيع أمبراطوريتها وبيع المزيد من البضائع، وخاصة الأفيون الذي حاول الصينيون حظر استيراده وكان لقرار بريطانيا الذهاب إلى الحرب أسباب مختلفة تمامًا، منها ان الأفيون في الصين كان عنصرًا عاديًا للاستخدام والتجارة لعدة قرون من قبل حرب 1840، لم تبدأ الحكومة الصينية في القلق بشأن استخدامها المتزايد والمكثف حتى أواخر تسعينيات القرن التاسع عشر،و في عشرينيات القرن التاسع عشر بدأت بجدية في حظر استيراد الأفيون على الرغم من أن الحظر فشل تمامًا في منع الصينيين من زراعته أو شرائه بكميات متزايدة، ولم تمنع المواطنين الصينيين والتجار وعصابات من تجاهل المحظورات وتهريبها إلى البلاد، حتى كبار المسؤولين عن حماية السواحل أصبحوا أثرياء للغاية بفعل عمليات التهريب أو عمولات المهربين، للمزيد من الاطلاع ينظر
HarryG.Gelber, China as “Victim”? The Opium War That Wasn’t, Center for European Studies , Working Paper Series , No.136, Harvard University,2006, p2 .
وينظر ايضاً: حرب الأفيون ،سلسلة كتب تاريخ الصين الحديث ، ط1، بيجين ، 1979.

(1) Zhang Wenmu, Sea Power and China’s Strategic Choices, China Security , Vol.2, No.2, A publication of the World Security Institute China Program, 2006, p 23-24.

(2) Teng Jianqun, Understanding China’s maritime policy – 21st Century Maritime Silk Road, in David Brewster ,ed, Indo-Pacific Maritime Security: Challenges & Cooperation, Published by National Security College, Australian National University , 2016 , p. 51.

Wenmu*، قدرًا كبيرًا من الاهتمام في الأوساط الأكاديمية الصينية، نشر Zhang عددًا كبيرًا من الرسائل العلمية والكتب حول الطاقة البحرية ، بما في ذلك حول القوة البحرية الصينية ، ومصالح الأمن القومي داخل النظام الجيوسياسي العالمي ، وقيادة البحار، والتجارب التاريخية لصعود القوى الكبرى – نجد ان الأصل الاستنتاجي والمنطقي للنظرية الجيوسياسية في الموارد، لقد تطورت الوسائل البشرية للتحكم في الجغرافيا من السيطرة على الأرض للسيطرةعلى البحر بسبب الصناعة فقد غيرت الثورة الصناعية من أساليب البشرية في الإنتاج وكسب الثروة وتوسعت التنمية الاقتصادية للدول إلى ما وراء الحدود الوطنية وشكلت علاقات مترابطة مع الأسواق والموارد العالمية، ان الوسيط الأكثر ملائمة الذي يربط العالم هو المحيط ، وهو الأسهل والأكثر مباشرة فالطرق هي على طول خطوط الاتصال البحرية وفي عصر عولمة رأس المال، لكن من كان لديه قوة بحرية كبيرة وقوية وخطوط بحرية مسيطر عليها بشكل فعال موقعًا متميزًا في تقسيم المصالح الدولية، ان قضايا السيطرة على البحار هي قضايا عالمية وان ما يحدث في الصين يعتمد على ما يحدث في العالم خارج نطاقها [1]، ولطالما كانت القوة البحرية مفهوماً ضمنياً في صياغة السياسة الخارجية، يرى بعض المؤلفين أن فهمنا الحالي للقوة كأداة لسياسة الدول يمكن تمييزه عن الاستخدام القديم للقوة البحرية ، ويرى الباحث كولن غراي (بإنها القدرة على استخدام البحار والمحيطات لأغراض عسكرية أو تجارية ومنع العدو من ذلك)، ويرى الباحث هيدلي بول في النتائج العسكرية عند تعريف القوة البحرية (هي مثل اي قوة عسكرية يتم أستخدامها في البحر) ويذكر الأدميرال جوربتشوف بإن (محددات القوة البحرية لأي دولة ليست مقتصرة فقط على قدراتها البحرية، ولكن ايضاً اساطيلها التجارية البحرية وصيد الأسماك وعلوم البحار والمحيطات وغيرها)، وبالتالي فهو يميز بين القوة البحرية كشكل من اشكال القوة العسكرية والأشكال الاخرى من القوة البحرية، وتجدر الأشارة إلى أنه من الصعب التمييز الواضح بين القوة البحرية العسكرية وأنواع اخرى من القوة البحرية ، لأنها تتقاطع وتتفاعل في كثير من الأحيان ، ومثال على ذلك التفاعل مع بناء السفن في الصين والقدرات البحرية التجارية وقد صنف كولين غراي القوة البحرية الى نوعين، فالنوع الأول القوى التي لها أفكار واستراتيجيات بحرية متميزة والقوى البحرية التي لديها الإمكانيات لكنها لم تستغلها بشكل جيد على مدى تاريخها، فعلى سبيل المثال، كانت الولايات المتحدة لفترة طويلة قوة بحرية وقد ارتبطت مصالحها التجارية في البحار، وقد ساعدت أفكار ماهان بان تصبح الولايات المتحدة قوة

([1]) Zhang Wei, op.cit, p.85.

*Zhang Wenmu : أستاذ في مركز الدراسات الاستراتيجية، جامعة بكين للملاحة الجوية والفضائية، وقد نشر سلسلة من المقالات حول استراتيجية الأمن في الصين، ومن ابرز مؤلفاته استراتيجية الأمن الصينية في القرن الجديد، تحليل مصالح الأمن القومي للصين في الجغرافيا السياسية العالمية .

بحرية عظيمة وهوما شجع الرئيس الامريكي تيودور روزفلت على بناء بحرية قوية، اما تاريخ الصين مع البحار فقد كان أكثر تعقيداً مما كان يفترض ويمكن اعتبار الصين قوة بحرية اليوم على الرغم من انها يجب ان تكون اكثر حذراً عند حدودها القارية، وبالتالي فقد اتخذت الصين قراراً واعياً بإتباع استراتيجية تمنح القوة البحرية درجة عالية من الأهمية، وفي الأخير فإن القوة البحرية هي نتيجة أختيار سياسي تتأثر بالجغرافيا بشكل أكبر من العوامل الأخرى [(1)]، وتجدر الأشارة الى عدم وجود أحصائيات رسمية عن حجم القوة البحرية الصينية من حيث التكوين والعدد والاصناف ولكن تشير بعض التقارير الأمريكية الى ان بحرية جيش التحرير الشعبي هي أكبر بحرية في العالم مع امتلاكها لقوة قتالية من حوالي 355 منصة، وتشمل (المقاتلين والغواصات ، وحاملات الطائرات ، والسفن البرمائية العابرة للمحيطات ، وسفن حرب الألغام) لا يشمل هذا الرقم مقاتلي الدوريات والقوارب التي تحمل صواريخ كروز المضادة للسفن، ومن المتوقع أن تنمو القوة القتالية الإجمالية إلى 420 سفينة بحلول عام 2025 و 460 سفينة بحلول عام 2030[(2)].

رابعاً : مراحل التمدد الصيني البحري.

تاريخياً لم تكن الصين دولة بحرية بل كانت دولة قارية، ففي عهد اسرة يوان احتل المغوليين الصين، وعندما نقلوا العاصمة الى بيجين، اعتقدوا ان هذه البحيرات هي بحار ، لأنهم لم يروا هذه البحار من قبل لذلك فإن هذه البحيرات قد اتخذت اسماء مثل (بحر هو) وبحر (شيجا shicha) ، ولم تكن الصين قادرة على حماية أراضيها من القوات البحرية الغربية وقد خسرت المعركة البحرية الحاسمة مع اليابان في العام 1894، وبعد تأسيسها أدركت الصين اهمية الأمن البحري ، وفي أوائل السبعينات بدأت الصين في تعزيز سيطرتها على البحر، وفي اوائل عام 1986 ، أقترح الآدميرال (liu huaqing ليو هواكنغ) بناء حاملة طائرات، ولم تتم الموافقة على ذلك بسبب تعقد البيئة الأقليمية والدولية، وفي 13 نوفمبر 1987 ليو هواكنغ ومفوضه (ليو اون liyaowen) وقعا على وثيقة حول تأسيس لأستراتيجية بحرية وقد قدمها رسمياً الى اللجنة العسكرية المركزية للموافقة عليها ، وأصبحت هذه الوثيقة الموجهه للتنمية البحرية الصينية ، وفي نفس الوقت اسست الصين المعهد الأستراتيجي لتطوير المحيطات[(3)] ، وفي العام 2002 ،

([1]) Daniel Rocha E Silva, The role of sea power in China's rise: is maritime conflict inevitable, Análise Social , Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboanumber. 217 , Vol.4 ,2015 , Lisboa Portugal, p . 712-713.

([2]) Ronald O'Rourke, China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities—Background and Issues for Congress, (Report), Congressional Research Service, Washinghton, 2022, p.6.

([3]) Zhihai Xie, China's Rising Maritime Strategy: Implications for its Territorial Disputes, Journal of Contemporary East Asia Studies, Waseda University, Tokyo, Taylor and Francis Group, Vol.3, No. 2 , 2014 , p.113.

خلال المؤتمر الشعبي ذكر تقرير الحكومة ان الصين يجب ان تسرع في (تنمية المحيطات) وفي العام 2005 ، أشار الكتاب الأبيض للدفاع الوطني الصيني إلى ان الصين يجب ان تبني قوة بحرية قوية وحديثة لحماية مصالحها الوطنية في المحيطات ، وفي العام 2006 ظهر فيلم وثائقي على شاشات التليفزيون بعنوان (صعود الأمم العظمى) الذي كان ملخصاً عن جميع القوى العظمى البحرية في التاريخ وأشار الفيلم الوثائقي الى ان الصين يجب أن تصبح اولاً قوة بحرية إذا ارادت الارتقاء للقوى العظمى، وفي العام 2008 أشار الرئيس هوجينتاو لأول مرة الى ان الصين يجب ان تتحول من قوة برية الى قوة بحرية ، وفي العام 2010، اعتبرت الصين إنه اذا كان لدى الدولة قوة بحرية قوية فإن الدولة ستصبح قوية وفي العام (2011) اعلن عن الخطة الخمسية وقد اعرب هوجينتاو عن رغبة الحكومة الصنية في تسريع التطور والأنتقال للقوة البحرية الصينية والأستعداد جيداً للمعركة المحتملة في البحار، واشار الى (ان الغرض من هذه السياسة هو لحماية الأمن القومي والحفاظ على السلم العالمي)، وفي ديسمبر2011 أطلقت قناة(cctv) فيلماً وثائقياً جديداً بعنوان (بأتجاه البحر) كأعلان جريء عن حلم القوة البحرية للصين في السعي وراء مصالحها في المحيطات ، كل ذلك كان تمهيداً للأعلان الصريح عن الأستراتيجية البحرية في المؤتمر الوطني (18 للحزب الشيوعي الصيني) بعد ذلك قامت الصين بتسريع خطواتها لبناء قوة بحرية قوية، وفي العام 2013قدمت الحكومة الخطة الخمسية للاستراتيجية البحرية للصين والمحت ايضاً الى ان الصين ستستمر في تطوير استراتيجيتها البحرية للعقود القادمة [1]، وفيما يلي أهم المراحل التي مرت بها التنمية البحرية في الصين :

ابتداءاً من العام 1958 أصدرت الصين أعلاناً حكومياً بشأن البحر الأقليمي للصين والذي يمتد لمسافة 12 ميل بحري وفق قاعدة خط الأساس، وينطبق ذلك على جميع اراضي الصين بما في ذلك الأراضي الرئيسة والجزرالساحلية، تايوان والجزر المحيطة بها (جزربراتاس ، وبراسيل وجزر تشونغتشا (Zhongsha)، وجزرسبارتلي، هذا الأعلان يشمل جميع الجزر الواقعة ضمن خطوط الأساس وقد صدر هذا الاعلان في خضم أزمة تايوان الثانية، كان التركز الأستراتيجي في تلك المراحل على :

1. **إنشاء إدارة الدولة للمحيطات**:شهدت هذه الفترة بعض التحركات إتجاه وضع سياسة مستقبلية للمحيطات للصين بناءاً على أقتراح قدمه (Zhukezheng) عالم الأرصاد الجوية المعروف، حيث تم أنشاء مكتب في قسم المحيطات داخل لجنة التخطيط العلمي، وقد بدأت المنظمة اجراء مسح شامل في بحار بوهاي والبحرالأصفر وبحر الصين الشرقي عام 1958، وبحر الصين الشرقي في العام الذي تلاه ، وفي العام 1959تم أنشاءعدد من المنظمات الجديدة بما

(1) Zhihai Xie, op.cit, p114.

في ذلك معهد بحر الصين لعلم المحيطات التابع للأكاديمية الصينية للعلوم، ومعهد علم المحيطات التابع لإدارة ضمان الملاحة بمقر البحرية الصينية وأمتداداً لهذه التحركات تم انشاء ادارة الدولة للمحيطات في العام 1964 كجهاز تابع لمجلس الدولة [1].

2. **التحول نحو الأصلاح والأنفتاح :** بحلول العام 1977 استلم دينغ شياو بينغ السلطة وقد وعمل على تحويل مسار السياسة الصينية نحو الأصلاح والأنفتاح وقد أرست الحكومة بقيادته لبناء وجود يتركزعلى التنمية الأقتصادية، وقد ساهم ذلك على تحويل انتباه الصين بأتجاه المياه في شرقها وجنوبها وذلك للتخلص من العبئ الذي فرضته المواجهة مع الاتحاد السوفيتي السابق في الشرق والشمال، فالبحرية كانت مقتصرة في السابق في استراتيجيتها للدفاع عن الساحل بسبب الأولوية التي كانت معطاة للجيش وقد حولت انظارها الى الدفاع البحري، هذه الفترة كانت قد أسست لأتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الذي ابرم في العام 1982 وصادقت عليها الصين في العام 1996)[2].
3. **السعي للبحث وتطويرالنفط والغازالبحري:** لقد كانت الجهود في هذه الفترة منصبة على تطوير حقول النفط والغاز البحرية، كمصدرللعملة الأجنبية اضافةً لكونها مصدر للطاقة المحلية وللاستخدام المحلي، وفي العام 1980 بدأ العمل على اكتشاف اول بئر في بحر بوهاي، حيث تم اجراءه كمشروع مشترك بين الصين والشركة الوطنية اليابانية للنفط والغاز والمعادن وفي العام 1982، اصدر مجلس الدولة لائحة للسماح بادخال رأس المال لتطوير موارد الطاقة البحرية ، وبذلك تحولت الصين الى المصادر الأجنبية في استخدام التكنلوجيا ورأس المال الذي كانت بحاجه اليه، وقد اسست الحكومة الصينية مؤسسة الصين الوطنية لتكون شريكاً في المشاريع التي تشمل أطرافاً أجنبية، وبذلك فقد تحولت الصين من دولة فقيرة بالموارد الى دولة مصدرة للنفط، وبسبب النقص في موارد الطاقة والنمو الاقتصادي للصين فقد كان توجهها نحو الخارج وشراء حقوق في حقول النفط في اماكن مختلفة من الشرق الأوسط ، افريقيا وامريكا الجنوبية ، كما وسعت من تطويرها لحقول النفط والغاز البحرية في بحر الصين الشرقي والجنوبي[3].

إذن ماذا يعني االاستراتيجيون الصينيون عندما يتحدثون عن القوة البحرية الضاربة ؟،وقد جاءت الإجابة على لسان ليو سيفوي، مدير إدارة المحيطات " أن بناء الصين لقوتها البحرية هو الطريق الأساسي للتنمية المستدامة للأمة الصينية"، ويشير الكتاب الأبيض للصين حول سياسة المحيطات

([1])Takeda Jun'ichi, China's Rise as a Maritime Power: Ocean Policy from Mao Zedong to Xi Jinping , Review Of Island Studies , Ocean Policy ResearchFoundation , Tokyo , 2014, p5-6.
([2]) Takeda Jun'ichi, op.cit, p.8.
([3]) Ibid, p.10.

وتقرير تنمية المحيطات الصيني للعام (2012)في تبيان العلاقة بين الأستراتيجية والسياسة ونطاقات كل منهما، فالعلاقات الخارجية المتعلقة بالبحار، هي سياسة أساسية تجسد مصالح الدولة وتشمل السياسات المتعلقة بتنمية وأستخدام البحار واستغلال المناطق البحرية وتنمية الجزر البحرية وحمايتها، وحماية البيئة البحرية وتنمية الموارد البشرية، وقد أهتمت الصين بالجانب القانوني للمحيطات ينظر الى (ملحق 1) الذي يبين أهم القوانين الصادرة ، ومن أهم هذه القوانين هي قانون إدارة واستخدام المناطق البحرية الذي دخل حيز التنفيذ في العام 2002 ، و ينص على ملكية الدولة للبحار (السطح ، قاع البحر الداخلي والبحار الأقليمية) مع ممارسة حقوق الملكية من قبل مجلس الدولة والإدارة البحرية ، أما قانون حماية الجزرفقد دخل حيز التنفيذ في العام 2010 وينص على :" حماية الجزر الخاصة مثل الجزر التي توجد فيها نقاط لقواعد بحرية أقليمية، وتلك التي تخدم أغراض الدفاع الوطني أو تلك الموجودة داخل المحميات البحرية الطبيعية، وينطبق نفس الأسلوب على الجزر غير المأهولة والتي تكون عائديتها للدولة ، ووفقاً لهذا القانون سيتم فرض رسوم على المستخدمين في المياه التي تطالب الصين بالسيادة عليها ، فهنالك 6900 جزيرة بمسافات لا تقل عن 500 م2 ، 433 مأهولة والباقي غير مأهول ، ويذكران هنالك أكثر من 10000 جزيرة صغيرة، ويتم الان تنمية الجزر غير المأهولة في بناء الأقتصاد وتشير بعض التقارير عن تعرض بعض الجزر الى تدمير نظمها البيئية [1].

خامساً: الصين تعلن عن استراتيجيتها في العام 2012:

يمكن تعريف الاستراتيجية الصينية على انها: السياسة التي تتبعها الدولة والتي من خلالها تطوروتستخدم الامكانيات البحرية لتحقيق الأهداف الوطنية في اوقات السلم، أما المفهوم الصيني للقوة البحرية، وهي تلك الأدوات التي تستخدمها الصين لتحقيق أهدافها وتشمل هذه معدات الجيش الصيني، وبحرية جيش التحرير الشعبي وقوات إنفاذ القانون البحري الصيني، وخفر السواحل الصيني والميليشيات البحرية، والبحارة المدنيون، والصيادين الذين يؤدون وظائف حكومية أحيانًا [2]، لقد كانت هنالك ثلاثة أحداث مهمة في العام 2012 شكلت بعض التغييرت المهمة في السياسة البحرية الصينية وأهمها :

1. **المواجهة بين الصين والفلبيين في نيسان حول جزر هوانغ يان (Huangyan) :**

ففي نيسان2012، كانت بعض قوارب الصيد الصينية تصطاد في مناطق الصيد حول جزرهوانغ يان، وقدحاولت فرقاطة بحرية فلبينية ان تحتجز قوارب الصيد الصينية، وتجدر

([1])Takeda Jun'ichi, op.cit, p.17.

([2]) Ryan D. Martinson, Panning for Gold: Assessing Chinese Maritime Strategy from Primary Sources,Us Naval War College Review, Volume 69, Number 3, 2016 , p.25

الاشارة ان هذه الاجراءات التي تقوم بها البحرية الفلبينية في هذه المنطقة روتينية ، وفي نيسان 1996، اطلقت البحرية الفلبينية النار على سفينة شحن تجارية صينية مما اسفر عن مقتل اثنين من افراد طاقمهما، وفي العام 2000 قتلت البحرية الفلبينية قبطان صيد صيني، وفي العام 2006 اطلقت قوارب مسلحة فلبينية النار على قارب صيد صيني مما ادى الى اصابة ومقتل الصيادين، وفي نيسان 2012، حاولت فرقاطة فلبينية احتجاز قوارب صيد صينية، وتدخلت سفن الأنقاذ لحماية قوارب الصيد الصينية في هذه المنطقة بعد مواجهات قصيرة أضطرت فيها الفرقاطة الفلبينية من مغادرة المنطقة، ومنذ ذلك الحين تحملت سفن الانقاذ الصينية المسؤولية الكاملة لحماية انشطة الصيد وكذلك جزيرة هوانغ يان [1].

2. **المواجهات بين الصين واليابان فوق جزيرة دايايو :** يعتبر الخلاف حول جزيرة دايايو قضية طويلة الأمد بين الصين واليابان، ووفقاً للترتيبات التي تم اجراؤها بعد الحرب العالمية الثانية ، كان يجب على اليابان إعادة جميع الجزر التي أحتلتها والتي اخذتها من الصين بالقوة في نهاية القرن التاسع عشر، على الرغم من ذلك اعطت الولايات المتحدة الحق لليابان لإدارة (وليست السيادة) فوق هذه الجزر في العام 1970، ومنذ ذلك الوقت فان الصراع يتجدد بين فترة وأخرى، الانه قد دخل مرحلة جديدة في سبتمبر 2012 عندما قامت الحكومة اليابانية بشراء الجزر(من مواطن عادي) ، ردت الحكومة الصينية بشدة على ذلك وارسلت سفن مراقبة خاصة تصل الى مسافة 12 ميل بحري من جزر دايايو، وقد اخذت الحكومة الصينية كامل المسؤولية لحماية جزر دايايو من خلال استخدام قوات الأنفاذ[2].

3. **المؤتمر الوطني الثامن عشر للحزب الشيوعي الذي عقد في نوفمبر عام 2012 .**

كانت أحدى الأشارات التي أرسلها المؤتمر الوطني الثامن عشر للحزب الشيوعي الصيني في نوفمبر 2012 الى المجتمع الدولي هي ان الصين ستدرج ضمن استراتيجياتها الوطنية بناء قوة بحرية، تلى ذلك انشاء قطاعات بحرية حكومية جديدة لتعزيز إدارة شؤون البحار والمحيطات، وفي الوقت نفسه زادت الصين من ميزانياتها بشكل كبير لتطوير ونشر قوات بحرية ، ويذكر التاريخ بإن الصين تواجه تهديدات بحرية أكثر بكثير من التهديدات من البر ويجب عليها ان تصبح قوة بحرية قوية للتعامل مع التهديدات الخارجية ، كما تتطلب المصالح الجيوسياسية للصين والطلب المتزايد على الطاقة، وتعزيز سيطرتها على البحار، ان موقف الصين الحازم من النزاعات الأقليمية البحرية يصب في مصلحة استراتيجياتها البحرية الوطنية ، ولا تشكل الاستراتيجية البحرية الصاعدة للصين تحديات كبيرة للأستقرار الاقليمي والسلام فهي

([1])Teng Jianqun, op.cit, p51.
([2]) Ibid, p.52.

لا تحتاج الى صراعات مع جيرانها وانما تحتاج الى مزيد من التعاون والمحادثات مع الاطراف الأخرى من اجل ترسيخ السلام والأستقرار في البحر والمحيط بشكل عام [1].

لقد أعلن الأمين العام للمؤتمر الوطني الثامن عشر للحزب الشيوعي الصيني في خريف 2012،هوجينتاو في خطابه " يجب علينا تعزيز قدرتنا على استغلال الموارد البحرية، وحماية الحقوق والمصالح البحرية للصين بحزم ، وبناء القوة البحرية للصين بحزم " كان هذا التقرير النهائي بصفته القائد العام الأعلى للحزب الشيوعي الصيني وخلفه بعد ذلك تشي جين بينغ، أن انتقال السلطة لم يغير التزام الصين في بناء قوة بحرية، والتي تم تحديثها كهدف متوسط الى طويل الأجل [2]، هذه هي المرة الأولى في التاريخ التي تثير فيها الصين رسمياً مثل هذا الهدف الوطني، وقد فاجأت سياسة الصين الأخيرة في شؤون المحيطات المجتمع الدولي الذي اعرب عن مخاوفه، وتجدر الاشارة الى انه قبل الاعلان الرسمي من قبل المؤتمر الوطني للحزب كانت المرة الأولى التي أثيرت فيها أهمية البحاررسمياً في المؤتمر الوطني للحزب الشيوعي الصيني الخامس عشر الذي عقد في العام 1997 ، في فترة حكم جيانغ زيمين، وقد أشار تقرير الأمين العام للمؤتمر(الى ان البحار عنصر مهم الى جانب الاراضي والموارد الوطنية ويمكن تطويرها بشكل مستمر)، وقد أقر المؤتمر 16 الذي عقد في العام 2002 ، بعد ان تولى هوجينتاو دفة القيادة "، قد أعلن مجلس الدولة الخطوط العريضة لخطة التنمية الأقتصادية البحرية الوطنية التي تم اعتمادها في العام التالي ، (ان الصين تبني قوتها البحرية على مراحل)، كانت هذه هي المرة الأولى التي تحدد فيها الحكومة الصينية مصطلح (القوة البحرية) في وثيقة رسمية، وفي افتتاح المؤتمر18 للحزب الشيوعي عام 2012 أن بناء الصين لقوتها البحرية قد أصبح هدفاً استراتيجياً وفي مواجهة النقص الخطير والمتزايد في الغذاء والطاقة وموارد المياه تميل الصين أكثر فاكثر نحو البحار، فالتوجه الجديد هواستراتيجية بحرية متعددة الأتجاهات ، بما في ذلك تطوير مجالات جديدة مثل مصادر الطاقة البحرية المتجددة والموارد المعدنية في قاع البحار العميقة ، ومنع الكوارث البحرية والتخفيف من حدتها وتوسيع أنشطة المراقبة في القطب الشمالي والجنوبي . ومن أهم هذه الاتجاهات والخطط ، الخطة الخمسية ويتم تحديد اسس سياسات الحكومة الصينية على اساس خطط مدتها 5 سنوات تم وضع بعضها بما يتماشى مع المسار الأستراتيجي الذي وضعه الحزب الشيوعي الصيني، وقد اشتملت الخطة الخمسية الحادية عشر 2006-2010 على قسم واحد فقط عن البحار[3] ، اما الخطة الثانية عشر2011-2015 فتحتوي على فصل كامل حول موضوع الترويج لتنمية الأقتصاد البحري، وأعقب ذلك صياغة خطط أكثر تفصيلاً من قبل

(1) Zhihai Xie, op.cit , p.111.
(2) Takeda Jun'ichi , op.cit, p.2
(3)Takeda Jun'ichi, op.cit, p 30

مختلف الأجهزة الحكومية ، بما في ذلك الخطط الخمسية للعمليات البحرية والتنمية الأقتصادية البحرية وتطوير العلوم والتكنلوجيا البحرية، وعلى الرغم من ان الخطة الخمسية لا تقدم تفسيراً واضحاً الا انها تتعلق على الارجح بالخطوط العامة، اما امدادات الغذاء والطاقة والمياه للسكان* فتبلغ المساحة المزروعة للفرد في الصين 40% فقط من المتوسط العالمي وتعتمد على الواردات بنحو 55% من نفطها ، وامداداتها من المياه العذبة للفرد هو ربع المستوى العالمي فقط لذا فإن تأمين الأمدادات المستدامة لهذه الموارد من البحار يعد قضية حاسمة للدولة[1].

أما الأتجاهات الجديدة فهي في ثلاثة مجالات [2]،:

المجال الأول : هو استخدام الطاقة المتجددة من البحار ، ودخل قانون الطاقة المتجددة الصيني حيزالتنفيذ في العام 2006، وفي العام2010أصدرت إدارة الطاقة الوطنية وإدارة الدولة للمحيطات قانون مؤقت لتسهيل انشاء ادارة مزارع الرياح البحرية، وفي العام نفسه بدأ تشغيل مزرعة الرياح بقوة 3ميغاواط في المياه قبالة شنغهاي، وبدأ الأختبار في الموقع ايضاً لتوليد الطاقة بأستخدام طاقة المد والجزر والامواج، ويذكر بان العمل على توليد الطاقة بأستخدام الفروق في درجة الحرارة والملوحة يجري في مراحله التجريبية، وكذلك عملت على اكتشاف الموارد المعدنية في قاع البحار العميقة، وبصرف النظرعن النفط والغاز، فإن هيدرات الميثان هي المورد الاكثر تواجداً مع احتمالات التطورالعالمي استناداً الى الاستكشافات على مدار العقد الماضي ، وورد ان هنالك رواسب هائلة من هذا المورد تصل الى نصف احتياطيات الصين من النفط والغاز تحت مياه بحر الصين الجنوبي وفي اماكن مثل حوض شيشا والمنطقة المحيطة ببحر (براتاس) والى الجنوب الشرقي من جزيرة هاينان .

أما مجال مراقبة القطبين : فقد ارسلت اول بعثة مراقبة للقطب الجنوبي على متن سفينة للمسح العلمي تزن 13000 طن برفقة سفينة الأنفاذ التابعة لبحرية جيش التحرير الشعبي الصيني وأنشأت محطة في جزيرة الملك جورج، وبذلك قد اضافت الصين محطتين في انتاركتيكا ، محطة على الساحل الشرقي (محطة تشونغشان) ومحطة كوتلون في اعلى نقطة ارتفاع في القارة وفي القطب الشمال، أنشأت الصين قاعدة مراقبة وتتخذ خطوات استباقية بهدف فتح ممرات في

([1])Takeda Jun'ichi, op.cit, p 30-31.

*وحسب تقديرات الامم المتحدة فإن عدد سكان الصين قد وصل الى 1439323.774 في العام 2020 ، أما معدل النمو ما بين عامي 2015-2020 فقد وصل الى (0.456) ومعدل الزيادة الطبيعية لكل 1000 من السكان لنفس الفترة هو(4.809)

وللمزيد من الاطلاع ينظر الى :

United Nations , Population Division, Department of Economic and Social Affairs , World Population Prospects 2019 , https://population.un.org/

([2])Takeda Jun'ichi, op.cit, p 32-33.

القطب الشمالي مستغلةً انحسار الغطاء الجليدي القطبي والمشاركة في استغلال الموارد هذا ما يخص المجال البحري، وهنالك تطورآخر قد حدث منذ وصول تشي جينغ بينغ الى السلطة ، لكن التطور المهم هو توصل القادة الى صياغة مبدأ طويل الأجل للسياسة الخارجية للصين ، والأعتراف بما يسمى ب " فترة الفرص الأستراتيجية " وقد تمت صياغة هذا المصطلح في العام 2000 حيث اعتقد القادة الصينيين بإن الصين يمكن ان تستمر في بناء قوتها دون مواجهة تحديات مباشرة من الآخرين فمنذ ان وصل شي جين بينغ الى السلطة تم تأطير هذه الفرصة الأستراتيجية على انها فرصة يجب أغتنامها بقوة ويتضمن الأمن القومي الصيني الآن مواضيع كثيرة وعلى نطاق أوسع وخلال فترة زمنية أطول (حسب الكتاب الأبيض للدفاع للعام 2015) ومن اهم هذه المواضيع هي حماية الحقوق والمصالح البحرية في آسيا والمحيط الهادئ والمصالح الخارجية، ان هذا النهج الشامل هو فهم ديناميكي للغاية وأكثر فعالية للروابط المحلية والأقليمية والدولية، الأمن التقليدي وغير التقليدي وكذلك بين التنمية والأمن والأمن الخاص للصين ، والامن المشترك مع الدول الأخرى [1].

سادساً : مميزات الأستراتيجية البحرية الصينية :

أن استراتيجية القوة البحرية هي جزء من الاستراتيجية الوطنية الصينية التي تؤدي في النهاية الى تطوير الصين والتي ستلعب دوراً متزايداً في مواجهة الضغوط والتحديات التي تواجه الصين، وهنالك أربعة مميزات اساسية :

1. انها تتماشى مع القرن 21 وهو عصر التطور البحري الكبير حيث يكون فيه للمحيط الدورالمتزايد في العلاقات الدولية وهو ضروري في تنمية وبناء الدولة ، ويتعين على الصين مواكبة التحديات الجديدة واتخاذ التدابير الفعالة وهوما صممت من أجله الاستراتيجية، وتهتم بالعوامل الخارجية ولا سيما السيادة البحرية للصين وحقوقها ومشاكلها مع الدول المجاورة لها
2. أنها تمثل تحولاً كبيراً لأنها خرجت عن التفكير التقليدي الذي كان يؤكد على تنمية الأراضي على حساب تنمية المحيطات ، وهو يشير الى ان البحر قد منح مكانة من الناحية الاستراتيجية معترفاً بالحقيقة ان للصين (9.600.000 كلم2)من الأراضي وان لها 3000 كلم حدود بحرية، لذلك يجب التمسك بمفهوم الأقليم المتكامل (الارض والبحر).
3. أنها استراتيجية بحرية شاملة وقد تم تعزيز مكانتها من جوانب السياسة والأقتصاد، والدفاع ، والتكنلوجيا، وتعتبر هذه المرة الأولى التي تطرح فيها الحكومة الصينية استراتيجية كبيرة

([1]) Mikko Huotari et al , China’S Emergence As A Global Security Actor Strategies for Europe, Merics Papers On China, No.4, Merics Mercator Institute For China Studies, Berlin, 2017 p . 27.

وشاملة لتنمية اقتصاد المحيطات والحفاظ على بيئتها وامنها وحماية السيادة الوطنية ولا يتعلق الامر بذلك فحسب وانما بتكنلوجيا المحيطات وحماية البيئة وجميع هذه العناصر مترابطة[1] .

4. تحدد هدفاً واضحاً والزامياً لتنمية الصين بالإضافة الى تنفيذ الأستراتيجية للتنمية الكبرى في شمال غرب الصين، بالتالي القضاء على مشكلة التنمية غير المتوازنة في الأقتصاد الصين[2].

سابعاً : دوافع وأهداف الأستراتيجية البحرية للصين.

هنالك تفسير مقنع للتسريع الأخير في التنمية البحرية الصينية والذي تجلى من خلال مجموعة كبيرة من السفن البحرية المتطورة ، خاصةً وان احواض بناء السفن البحرية في الصين قد ظهر منذ عام 2000، وهذا يؤكد بإن الأستراتيجية أو البيئة الجيبولتيكية للتوسع البحري الصيني مواتية بسبب إلتقاء الأتجاهات العالمية منها انهيارالاتحاد السوفيتي السابق، وهجمات 11 سبتمبرعلى الولايات المتحدة، وظهور الصين ككتلة اقتصادية عالمية، فضلاً عن القوة الدبلوماسية الناعمة، ومع دخول القرن21 فإن العلاقات الجيوستراتيجية للصين ستشهد تغييرات عميقة، وسيكون لذلك آثار بعيدة المدى على تطوير الأستراتيجية البحرية الصينية [3]، ومن اهم دوافع واهداف الاستراتيجية الصينة التالي :

1. من اهم دوافع الصين الاستراتيجية البحرية،هي انها مدركة للبيئة العالمية واليوم اصبح اقتصادها أكثر أنفتاحاً وبالتالي فأن ذلك يتطلب تأمين مصالحها ، وفي حالة شعورها بقدر أقل من عدم الامان ، فان لديها القدرة على التأثير على النظام الأمني في المنطقة وهي على أستعداد لرسم مسار التعايش مع الولايات المتحدة والدول الأخرى على الصعيدين الأمني والعالمي، ومن اسباب شعور الصين انعدام الأمن لديها قضيتين اساسيتين، فالقضية الاولى تتعلق بتايوان،

أما المصدرالثاني لأنعدام الأمن هو اعتماد الحزب الشيوعي على النمو الأقتصادي كمصدر لشرعيته، فقد ادركت الصين أنه يجب عليها المشاركة في النظام العالمي التجاري والمالي والتصنيع إذا ما ارادت الأستمرارفي النمو، وقد ينظر للأخير على انه مصدراً لأنعدام الأمن ، ان اعتماد الصين على البحار لشحن منتجاتها وتكاملها مع شبكات التصنيع العالمية وما ينتج عن ذلك من الأعتماد المتبادل أو الحاجة الى استيراد الكثير من امداداتها من الطاقة، يعتبرها المسؤلون الصينيون إشكالية كبيرة لطالما كانت الصين غير قادرة على ذلك، أن عدم قدرة الصين على التحكم في خطوط اتصالاتها البحرية والطاقة الخاصة بها يتركها مفتوحة للحصار في حالة حدوث اي صراع مع الولايات المتحدة ، وفي حالة حدوث اي تصعيد فإن الصين

(1)Wu Xiaoyan , China’s “Sea Power Nation” Strategy, Asia Paper, Institute for Security and Development Policy, Stockholm- Sweden, 2014, p.11.
(2) Wu Xiaoyan op.cit, p.11.
(3) Xu Qi, op.cit, p 48-49.

ستعتبره يمثل تهديداً وجودياً [1].

2. لمنافسة القوى الغربية حتى تصبح فاعل جيوستراتيجي، يجب ان تصبح الصين حضارة وقوة بحرية ، ومن وجهة نظر الصين فإن كل القوى العظمى الموجودة مثل الولايات المتحدة واليابان وروسيا هي قوى بحرية في حين ان الصين لا تزال قارية ومن اجل اللحاق بالقوى الغربية لا تحتاج الصين الى التحديث العسكري فحسب بل تحتاج الى الانتقال من قوة قارية الى بحرية ، ومن وجهة نظر الصين ، فإن أكبر تهديد أمني خارجي لها يأتي من التحالف العسكري الأمريكي – الياباني، إضافةً الى النزاعات الأقليمية في بحر الصين الجنوبي والشرقي إلى جانب قضية تايوان، ومنطقة الساحل الجنوبي الشرقي للصين، ويرى بعض المختصين بإنه على الرغم من ان البحرية الصينية تلحق بأحدث التقنيات العالمية، الا انها لا تزال قادرة على خوض معارك بحرية كبرى لمسافات طويلة، بالمقارنة مع البحرية الأمريكية واليابانية، وتحاول الصين تعزيز قواتها البحرية لحماية مصالحها الوطنية وان تطوير البحرية هي احد اهم اجندات استراتيجياتها البحرية

3. تعزيزالتنمية الأقتصادية المستدامة: منذ سياسة الأصلاح والأنفتاح كان الأقتصاد الصيني يتطوربسرعة، ومع ذلك فهو يواجه التحديات والمشاكل مثل عدد السكان الكبير ومحدودية الأراضي الصالحة للزراعة وموارد النفط والغازغير الكافية، والواقع فإن التناقض بين تزايد السكان والنقص الحاصل في الموارد هو ما يمثل عقبة امام التنمية الأقتصادية لذلك فإن افضل حل هو تنمية أقتصاد المحيط، ووفقاً للأحصائيات المنشورة في العام 2011 بالنسبة للأقتصاد ، فإن احتياطيات النفط والغاز تقدربالآلاف تحت الجرف القاري وتمتد على طول خط الساحل الجزء الجنوبي الشرقي واحتياطيات النفط والغاز المؤكدة في بحر بوهاي تقدر ب3.6 مليون م3 ، بينما يوجد اكثر من ذلك كثير في بحر الصين الجنوبي[2]، وقد اولت الصين أهمية كبيرة لما يعرف ب (الأقتصاد الأزرق) أي الأقتصاد المرتبط بالمحيطات، فقد شهدت الصناعة البحرية نمواً سريعاً، ففي العام 1979، كانت قيمتها 6.4 بليون يوان، لكنها تجاوزت ترليون يوان عام 2003، وقفزت الى ما يقارب 3 ترليون يوان في العام 2008، وتجاوز أجمالي القيمة الناتجة عن الصناعة البحرية الصينية ليصل الى 5 ترليون يوان او(802.6 بليون دولار) في العام 2012 وفقاً لإدارة الدولة للمحيطات ، وقد رفعت الصين مفهوم (الناتج الأجمالي للمحيطات) في الناتج المحلي الأجمالي حوالي 9.5% وتهدف الصين الى رفع الحصة الى30% بحلول العام 2050 ، وفي العام 2010 بادر مجلس الدولة بإنشاء (المناطق الاقتصادية الزرقاء) الرائدة في المقاطعات الساحلية الشرقية، وقد أثبتت أن المناطق الأقتصادية الزرقاء أصبحت المحرك الجديد

---

(1) Daniel Rocha E Silva, op.cit, p718.
(2)Wu Xiaoyan, op.cit, p18.

للنموالأقتصادي، وان معدل النمو السنوي 8% من قيمة الناتج المحلي الإجمالي للأقتصاد البحري، حسب تقارير التنمية الاقتصادية البحرية في الصين خلال الفترة من 2011-2015[1] .

4. أمن الطاقة : ان امن خطوط المواصلات يرتبط بشكل مباشر بالتنمية الأقتصادية الصينية ، لذلك فإن حمايتها يعد مصدر قلق دائم لصناع القرارالصينيين، إن الصين تتصل باجزاء كبيرة من العالم من خلال تسهيل التبادلات الاقتصادية والثقافية والعلمية والتكنلوجية، واليوم هنالك 90% من تجارة الصين الخارجية تتم عبر البحار علاوةً على ذلك فإن ما يقارب من 60% من واردات النفط الخام تصل من خلال المحيط الهندي عبرمضيق ملقا في بحر الصين الجنوبي على الرغم من ان العديد من نقاط الأختناق ومناطق البحار مسيطر عليها من قبل دول اخرى ، وعلى الرغم من امتلاك الصين لساحل طويل يقدرب(18الف كم2) الا ان منافذها غير آمنه فمن الشمال يعد نهر(tu men) المنفذ الوحيد الذي يشكل الحدود بين الصين وكوريا الشمالية واجزاء صغيرة من روسيا ومع ذلك فإنه يواجه بحر اليابان كما انه لا يمكن التنقل فيه بسهولة في اجزاء كبيرة منه وانه لا يعد منفذاً مباشرا للصين، والى الشرق تشكل الحدود الشرقية لبحر الصين الشرقي ، حيث تواجه الصين ما يعرف بسلاسل الجزر وتمتد سلسلة الجزر الأولى على شكل قوس من اليابان الى الفلبيين بينما تمتد سلسلة الجزر الثانية ايضاً على شكل قوس من جزيرة بونين الى جزيرة ماريانا وهنالك العديد من القواعد العسكرية المسيطر عليها من قبل قوات اجنبية مما يزيد من مخاوف الصين الأمنية وهو ما سيتم تناوله في المبحث الثاني بشكل اكثر تفصيلاً، والى الجنوب يوجد بحر الصين الجنوبي وهو ذوأهمية لخطوط المواصلات البحرية الى الصين ويربط بمضيق ملقا وان اي اغلاق للمضيق سواءاً كان بسبب القرصنة او الأرهاب في البحر او بسبب الكوارث الطبيعية او الضطرابات المحلية في الدول المجاورة بالتالي قد يشكل تهديداً للصين ، وفي الواقع قد كان للقراصنة بالفعل تأثير سلبي للنقل البحري الصيني وخاصةً في خليج عدن وقبالة الصومال إضافةً الى ذلك فإن الكثيرمن الممرات المائية الدولية الاستراتيجية ونقاط الاختناق كمضيق باب المندب، البحر الاحمر، قناة السويس، ومضيق هرمز التي تسيطرعليه قوى أخرى[2]، لقد أشارت تقاريرالطاقة الدولية، الى ان الصين ستصبح أكبر مستهلك للطاقة ومستورد للنفط على الرغم من غناها النسبي بالطاقة والموارد الطبيعية، وان معدل الأكتفاء الذاتي من الطاقة في انخفاض مقارنةً مع الدول مثل الولايات المتحدة واليابان، وهنا يعني ان الصين بحاجة الى استهلاك المزيد من الطاقة لخلق نفس القيمة من الناتج القومي الأجمالي[3]

ونظراً لأهمية هذا الموضوع سيتم تناوله بالتفصيل بالصفحات القادمة من البحث.

---

(1) Zhihai Xie, op.cit, p.116-119.
(2) Wu Xiaoyan, op.cit, p19-20.
(3) Zhihai Xie, op.cit, p.117.

5. تحديث القوات البحرية لجيش التحرير الشعبي، ان الصين بحاجة الى تعزيز قواتها البحرية واليوم تواجه الصين مجموعة من التحديات التقليدية وغير التقليدية من اجل حماية السيادة البحرية للصين وحقوقها ومصالحها وهي ليست مهمة سهلة بأي حال من الأحوال، ومن الملاحظ ان هنالك تطورات كبيرة في ادارة المعارك البحرية، وان مساحة المعركة المستقبلية في البحر ستمتد الى مساحات متعددة الأتجاهات، وستصبح الضربات الدقيقة عن بعد حاسمة وتعتمد السيطرة على البحر بشكل اساسي على قدرات الحرب الألكترونية [1].

6. ان توحيد تايوان مع الوطن الأم هو الهدف القريب والمتوسط بالنسبة للصين والتي يجب أن تأخذها الحكومات الصينية على عاتقها كضرورة وطنية من اجل حماية المصالح والحقوق البحرية الوطنية، لذلك وفي ضوءهذه الضرورات لا يمكن المباغة في أهمية توسيع الصين لقوتها البحرية سوءاً تم تحقيق هذه الأهداف بشكل سلمي او لا، فإن الدور العسكري المستقبلي للبحرية الصينية في توحيد الدولة سيكون ذات أهمية كبيرة ، أن قضية تايوان لا تتعلق فقط بسيادة الصين وعلى المدى الطويل ، فهي وثيقة الصلة بمشكلة أكتساب القوة البحرية التي ستحدد مصير التنمية في الصين ،وكما ذكرسابقاً فإذا خسرت الصين قضية تايوان فإنها ستخسر جزر سبارتلي وربما جزر دايايو لاحقاً،ان خسارة هذه المناطق سيعني ان الصين ستفتقر الى المساحة الأساسية لضمان الأمن السياسي والأقتصادي الذي سيكون ضرورياً لصعود الصين كقوة عظمى ، وذلك لأن مركز ثقل الأقتصاد الوطني الصيني قد تحول الى المنطقة الجنوبية والشرقية التي يقود أقتصادها، اذن لايمكن أن تقتصر الحدود الأمنية للصين على ساحلها الجنوبي الشرقي إذا لم تكن تايوان والجزر الأخرى تحت سيطرة الصين فلن تكون الصين قادرة على حماية أمن الحدود للمراكز التجارية مثل شنغهاي قوانقزو وشينزن[2] .

7. هنالك ادلة تشير الى ان احد اسباب السعي الصيني وراء القوة البحرية هو الرغبة في الحصول على مكانة بين الدول العظمى، لان هنالك انطباعاً بإن القوى العظمى تاريخياً كانت قوى بحرية ويلاحظ الكتاب الصينيون بإن هولندا واسبانيا والبرتغال كانت قوى كبرى في الماضي بسبب قدراتها البحرية، كما اعتمدت القوى اللاحقة كبريطانيا والولايات المتحدة واليابان ولفترة قصيرة المانيا والاتحاد السوفيتي السابق كقوى بحرية، فالصين يعنيها ان تكون قوة عالمية وفاعلة على الساحة الدولية [3].

([1])Wu Xiaoyan, op.cit, p 20.

([2])Zhang Wenmu, op.cit, p.25.

([3]) Rear Admiral Michael McDevitt, Becoming a Great “Maritime Power”: AChinese Dream, CNA Strategic Studies, Washington, 2016, p.13.

المبحث الثاني: استراتيجية القوة البحرية الصينية

هنالك مجموعة من التساؤلات حول كيفية تطورالاستراتيجية البحرية الصينية وقدراتها مع مرور الوقت ؟ وما هي أسباب هذا التطور؟، وما هي الآثار الرئيسة لتطور البحرية الصينية في المستقبل؟ ان الأجابة عن هذه الاسئلة مهمة لان مثل هذه الأجابات لها آثار مهمة للأمن في منطقة اسيا والمحيط الهادئ، ان استراتيجية الصين البحرية قد مرت بتغييرات اساسية: من استرايجية الدفاع عن الساحل القريب قبل منتصف الثمانينيات الى الدفاع النشط بالقرب من البحار بعد منتصف الثمانينيات ثم الى تطوير استراتيجية عمليات البحار البعيدة في منتصف العقد الاول من العام (2000) المرتبطة بتطوير الاستراتيجية البحرية وهو التغيير في القدرات البحرية : من القدرات المحددة للدفاع الساحلي الى المزيد من القدرات التوسعية التي تعمل بشكل اكثر فعالية في البحار القريبة بنهاية العام 2000، الاستراتيجية الجديدة لعمليات البحار البعيدة قد تم اعتمادها منذ منتصف العام 2000 ولها آثار مهمة في تطوير قابليات جيش الدفاع الوطني، ان هذه التغييرات الاستراتيجية والقدرات البحرية لايمكن تفسيرها من خلال متغير واحد لكن من خلال مجموعة من العوامل والمتغيرات وتشمل دور القيادة البحرية والخبرة وطبيعة النظرة للبيئة الامنية الخارجية وتوفير التمويل والتقنيات من اجل تطويرالبحوث البحرية [1]، وقبل الخوض في تفاصيل الاستراتيجية الصينية الدفاعية لابد من مناقشة موضوع سلاسل الجزر التي على أساسها بنت الصين استراتيجياتها الدفاعية :

أولا: عسكرة المحيط الهادئ (سلاسل الجزر) :

عادةً ما يعتبر الكثير من المحللين السياسيين والمفكرين الاستراتيجيين ان هنالك حدود تفصل ما بين القوى السياسية العظمى في غرب المحيط الهادئ وهذه الحدود هي سلاسل الجزر وما ان انتهت الحرب العالمية الثانية حتى أصبحت معظم الجزر في المحيط الهادئ والتي كانت سابقاً تحت سيطرة العديد من الدول تحت النفوذ الأمريكي اوالأسترالي او النيوزلندي سواءاً بشكل مباشر او من خلال الاتفاقيات والروابط الاقتصادية ، وقد روج لهذه الاستراتيجية الجنرال الأمريكي دوغلاس ماك آرثر في العام 1951، لان الولايات المتحدة كانت في بداية الحرب العالمية الثانية تعاني من الضعف العسكري في منطقة المحيط الهادئ، وللحفاظ على الارتباط مع

([1])Nan Li, The Evolution of China’s Naval Strategy and Capabilities: From Near Coast and Near Seas to Far Seas, in Phillip C. Saunders et al, Ed, The Chinese Navy Expanding Capabilities Evolving Roles, First printing, Published by National Defense University Press, the Center for the Study of Chinese Military, Washington, 2011, p 109.

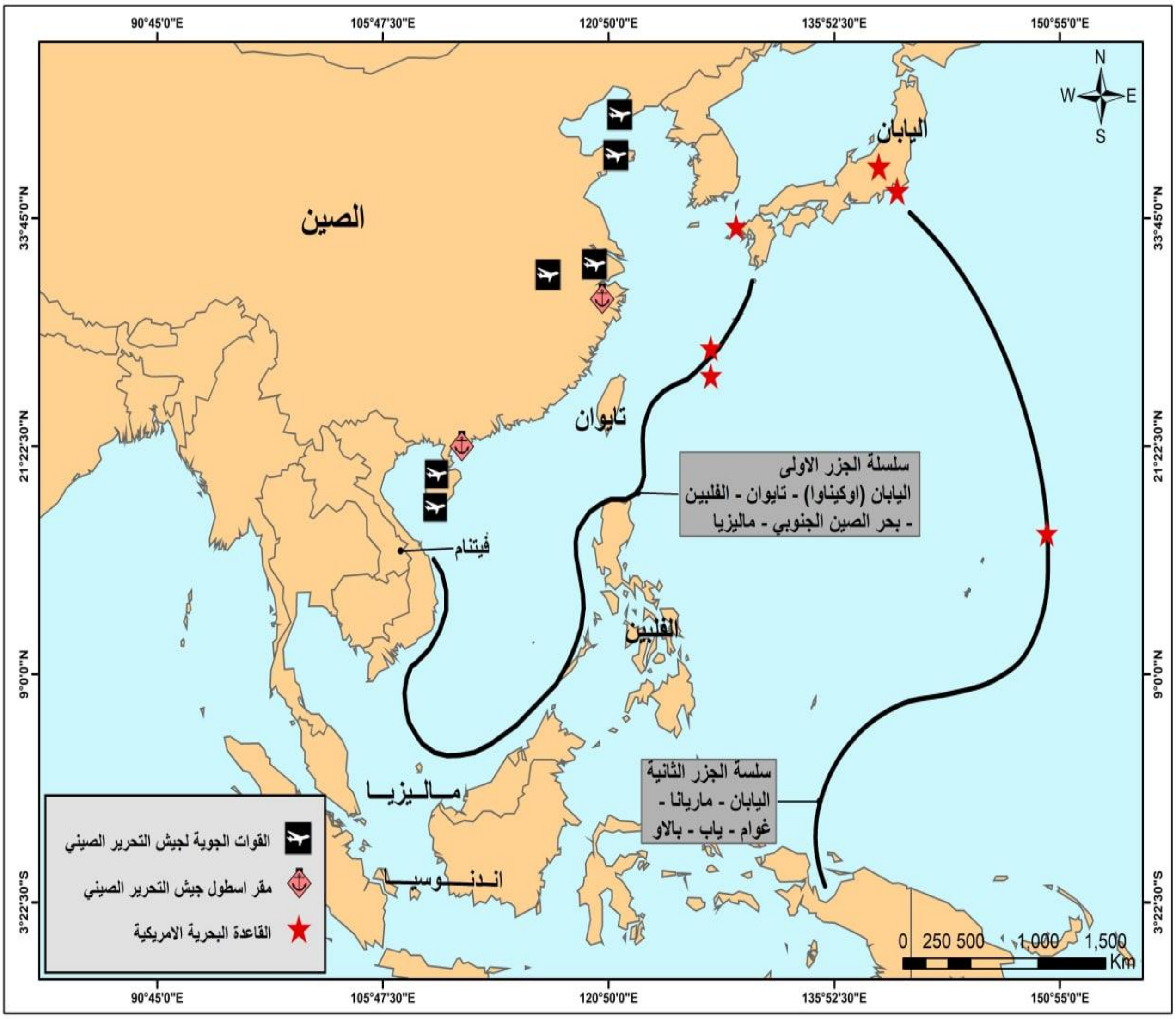
آسيا تم وضع استراتيجية تتمثل من خلال مجموعة من الجزر من الشرق والغرب في هاواي وغوام والفلبين، وكان الهدف من سلاسل الجزر هذه منع أي قوة صاعدة في آسيا وخاصةً الصين والاتحاد السوفيتي من السيطرة على المحيط الهادئ وتهديد المصالح الامريكية، وبموجب هذه الاستراتيجية فإن الولايات المتحدة تحتفظ بالسيطرة العسكرية الكاملة على جميع الجزر التي تمتد من البر الرئيسي لليابان، عبرأرخبيل ريوكيو (أوكيناوا)، إلى تايوان ولوزون وبالاوان في الفلبين، وصولًا إلى بورنيو في نهايتها الجنوبية وتعرف بسلسلة الجزر الأولى، بينما تبدأ سلسلة الجزر الثانية من هونشو وتمتد جنوباً عبر جزر بونين التي تديرها اليابان، ثم جزر ماريانا الشمالية التابعة للولايات المتحدة، وغوام، وياب ، وبالاو، ينظر الى خريطة (16) سلاسل الجزر في المحيط الهادئ، ووفقاً للكثير من المدارس الاستراتيجية الأمريكية ، ان احتفاظ الولايات المتحدة بهذه الجزريمكنها من كسب المعركة من خلال احتواء الجيش الصيني حول سلسلة الجزر الأولى، بيما ستضمن سلسلة الجزر الثانية حرية الحركة الأمريكية والممرات التي تصل ببحر الصين الجنوبي لضمان عمليات التوريد لساحة المعركة وكذلك يمكنها من اعتراض أي امدادات قادمة من الساحل الشرقي للصين التي من الممكن ان تغير قواعد اللعبة في حال حدوث أي نزاع ويرى ماك آرثر"إن الاحتفاظ بخط الدفاع الساحلي في غرب المحيط الهادئ يعتمد على مدى السيطرة على جميع أجزائه، وان أي خرق من قبل اي دولة غير صديقة للولايات المتحدة يجعل كل جزء فيه عرضة للهجوم[1]، ان التوظيف الجغرافي الصحيح لهذه الاستراتيجية العسكرية اثرت بشكل كبير في سيطرة الولايات المتحدة في هذه الجزر على مدار السبعين عامًا الماضية، بينما ينظرالمخططون العسكريون والاستراتيجيون الصينيون إلى سلاسل الجزر في غرب المحيط الهادئ على أنها بالتأكيد سلاسل أمريكية الصنع، لا يُنظر اليها كسلاسل دفاعية بقدرما يُنظر إليها على أنها أقواس احتواء وحبال لخنق الاقتصاد الصيني، كما جاء ذلك على لسان (Zhaolun Ding)، وهو مسؤول في جيش التحريرالشعبي حيث قال "إن سلسلة الجزر الأمريكية تجعل جزرغرب المحيط الهادئ هي حبال لتقييد التنين الصيني الضخم، وهي أيضًا مواقع لتهديد إمدادات التجارة والطاقة من وإلى الساحل الشرقي للصين" [2]، وهنالك عدة استراتيجيات تنتهجها الصين لمواجهة سلسلة الجزر الامريكية التي تهدف الى احتواء الصين منها إعادة دمج تايوان سياسياً مع الصين التي كان ينظر اليها المخططون الأمريكيون منذ

([1])Sasha Davis et al, Someone else's chain, someone else's road: U.S. military strategy, China's Belt and Road Initiative, and island agency in the Pacific, Island Studies Journal, Institute of Island Studies, Vol.15, No.2, University of Prince Edward Island, Canada, 2020, p.19.

([2]) Sasha Davis et al, p.21.

الحرب العالمية الثانية على انها الركيزة الأساسية لاستراتيجية سلاسل الجزر، وقد ركزت الاستراتيجية الثانية على السيطرة العسكرية على البحار بين البر وسلسلة الجزر الأولى من خلال زيادة القدرات التكنولوجية للجيش، والمطالبة بالسيادة على الجزرالمتنازع عليها، وبناء الجزر الاصطناعية في بحر الصين الجنوبي، اما الاستراتيجية الثالثة فتتمثل في مشاريع البنية التحتية عبر وسط الصين منطقة آسيا وجنوب شرق آسيا وجنوب آسيا والمحيط الهندي التي توفر والتي تعتبر الباب الخلفي للتجارة التي تتجنب الحصار الذي تشكله الهيمنة العسكرية الأمريكية في سلاسل الجزر [1]

خريطة (16) سلاسل الجزر الامريكية في غرب المحيط الهادئ



الخريطة من عمل الباحثة اعتمادا على :

Michael Paul and Marco Overhaus, Security and Security Dilemmas in Sino-American Relations, in Barbara Lippert and Volker Perthes, Eds, Strategic Rivalry between United States and China Causes, Trajectories, and Implications for Europe, German Institute for International and Security Affairs, Berlin, 2020, p.21.

([1]) Sasha Davis et al, p.21.

ثانياً: استراتيجية الدفاع عن الساحل القريب :

ان أي استراتيجية عسكرية يجب ان تأخذ بالحسبان مسألتين:الأولى، طبيعة العمليات العسكرية من حيث الدفاع والهجوم والمسألة الثانية، الحدود الجغرافية لهذه العمليات ، ومن خلال هذه المعايير، فان مفهوم الدفاع عن الساحل القريب يعكس بدقة الاستراتيجية البحرية للصين منذ تأسيسها(1)، ان مستقبل تطوير هيكلية جيش التحرير الشعبي البحرية ستتأثر الى حد كبير بالأولوية المعطاة الى استراتيجية (البحار القريبة) وتجدر الأشارة الى ان المصطلح العسكري في الصينية البحر القريب (بيتهاي) أحياناً ما يترجم الى (البحر القريب) والتي عادةً ما تصف العمليات داخل سلسلة الجزرالأولى، على الرغم من ليست بالضرورة ان تكون سلسلة الجزر الاولى حداً جغرافياً صارماً يفصل ما بين البحارالقريبة والبعيدة، لكن التمييز في الوقت الحاضر قد أصبح اكثر سلاسة مع تطور القدرات البحرية للصين، ومثال على ذلك (البحار القريبة) احياناً تتوسع لتشمل المناطق في شرق سلسلة الجزر الأولى والممرات والمضايق الأستراتيجية التي تؤدي اليها (2)، لقد تطورت هذه الاستراتيجية البحرية من العام 1949- حتى منتصف الثمانينيات حيث كان المفهوم الاستراتيجي الاساسي لجيش التحرير الشعبي هو الدفاع الساحلي وهذه الاستراتيجية ركزت على الدفاع عن الساحل الصيني ضد الاسطول السوفيتي في المحيط الهادئ كجزء اساسي في حالة حدوث حرب برية (3)، و تشير استراتيجية الدفاع عن الساحل القريب الى الدفاع عن المنطقة التي يصل امتدادها 12 ميل بحري من المياه التي تمتد من الساحل الصيني والاراضي البرية بإتجاه الساحل والتي يبلغ طولها 300 كلم والتي تمتد داخلياً من الساحل وهي المنطقة التي توجد فيها اغلب المدن الصينية المهمة من الناحية السياسية والأقتصادية، لان الخط الساحلي للصين يبلغ 18000 كلم، ومن الصعب فرض سيطرة فعالة على مثل هذا الامتداد الجغرافي الضيق والطويل وفي جميع الأوقات، لذلك فقد ركز الدفاع البحري الى حد كبير على مضائق وطرق مائية معينة ذات اهمية استراتيجية او تلك التي من الممكن ان تكون كذلك والتي استغلها الخصوم فيما مضى لغزو الصين عن طريق البحر للوصول الى اهداف برية ذات اهمية استراتيجية ويشمل ذلك مضيق بوهاي الذي يعتبر البوابة البحرية الى تيانجين وبيجين والمهتم بأمن الساحل الشمالي للصين ومضيق تايوان الذي يتعلق بأمن الساحل الشرقي للصين وأعادة توحيد تايوان مع البر وامن خطوط الاتصالات البحرية حول الجزيرة ومضيق (qiongzhou) الذي يعتبر مضيق أساسي لتأمين جزيرة هاينان والساحل الجنوبي للصين ويرتبط نشراساطيل

(1) Nan Li, op.cit,p 109.
(2) Rear Admiral Michael McDevitt, op.cit, P.28.
(3)Office of Naval Intelligence, The People's Liberation Army Navy: A Modern Navy with Chinese Characteristics (Report), United State, 2009, p5.

جيش التحرير الشعبي في بحر الشمال واسطول البحر الشرقي واسطول البحر الجنوبي، للدفاع عن المضايق الثلاثة والبحارالمجاورة، اما في الفترة من1950-1960، فقد كان الاهتمام الاستراتيجي الرئيسي لجيش التحرير الشعبي هو صد التوغلات الصغيرة النطاق للساحل من قبل الكومينتانغ التي تتخذ من تايوان مقراً لها والتي كان من المتوقع ان تقوم بهجمات كبيرة لاستعادة البر الرئيسي ولصد مثل هذه الغارات فقد أعتمد جيش التحرير الشعبي على قوات الدفاع الساحلي أكثرمن اعتماده على بحرية جيش التحريرالشعبي، على الرغم من ذلك فإن جيش التحرير الشعبي البحري قد لعب دوراً أكثر أهمية وهجومية ولاسيما في عمليات الانزال البرمائي للاستيلاء على الجزر الساحلية التي تسيطر عليها قوات الكومينتانغ ، ولكن في أواخر الستينيات وبسبب تدهور العلاقة مع الاتحاد السوفيتي آنذاك قد تحول تركيز الدفاع من الشرق والجنوب الى الاستعداد ضد اي هجمات محتملة من قبل الاتحاد السوفيتي السابق من جهة الشمال، وتساعد العديد من الخصائص الجغرافية حيث تنتشر العديد من الجزرعلى سبيل المثال، في المياه الساحلية الصينية وبسبب التعقد الجغرافي للخط الساحلي والذي يوفر العديد من الخلجان الطبيعية والموانئ والالسن والكهوف لاستيعاب وبناء مرافق المراقبة البحرية والجوية والمدفعية والجوية والصاروخية ، وهذه توفر مزايا نسبية لجيش الدفاع الشعبي في الاختفاء والقدرة على المناورة والتنسيق والكشف [1].

ثالثاً: استراتيجية الدفاع عن البحار القريبة :

تم التخلي تدريجياً عن استراتيجية الدفاع عن الساحل القريب منذ نهاية السبعينات واعتمدت استراتيجية بحرية جديدة وهي الدفاع الفعال عن البحار القريبة، وقد أكتسب هذا المفهوم بعداً أجتماعياً بين قادة جيش التحرير البحري الشعبي وكذلك في المؤسسات المركزية لجيش التحرير الشعبي، وقد تم التوصل لهذا المفهوم بالاجماع في العام 1987 كأستراتيجية بحرية جديدة للصين، وبالمقارنة مع استراتيجية الدفاع القريبة من الساحل فإن استراتيجية الدفاع في البحار القريبة تغطي مناطق بحرية أكبر بكثير وتتطلب قدرات بحرية كبيرة ايضاً، وفي مثل هذه الاستراتيجية فإن قوات التحرير الشعبي البحرية ستقدم خدمات استراتيجية، أي انها تعمل بشكل اكثراستقلالية وستكون عملياتها ضمن حدود جغرافية، ويتم تعريف الدفاع النشط على انه يغطي سلسلة الجزر الاولى التي تمتد من جزر كوريل عبر جزر اليابان وارخبيل ريوكيو وتايوان والفلبيين الى جزر بورنيو ، البحر الاصفر وبحر الصين الشرقي والجنوبي أو البحار القريبة الثلاثة داخل الحواف الداخلية من سلسلة الجزر وتلك الموجودة في شمال المحيط الهادئ ينظر الى خريطة (17)، فالنطاق الذي يجب الدفاع عنه في استراتيجية الصين للدفاع البحري

(1)Nan Li, op.cit, p.111-112.

وهو بالقرب من البحار لكن ليست بالقرب من الساحل ومن ناحية اخرى فان هذا المفهوم لا يشمل او يغطي جنوب المحيط الهادئ والهندي، وتبقى المساحة الجغرافية المعروفة ب (البحار القريبة) اكبر من الفهم التقليدي لهذا المفهوم والذي يمتد ل 200 ميل بحري من خط الساحل الصيني بإتجاه البحر، الهدف من هذه الاستراتيجية هو اعادة توحيد تايوان مع البر الصيني واعادة الاراضي البحرية التي تم خسارتها والمتنازع عليها، وحماية الموارد البحرية الصينية وتأمين السفن البحرية الدولية الرئيسة في اوقات الحروب، وبعد ازمة مضيق تايوان 1996 ركز مخططوا قوات الجيش الشعبي البحرية اهتمامهم على مسألة كيفية انشاء سيطرة مؤقتة على البحر وعمليات الانزال [1].

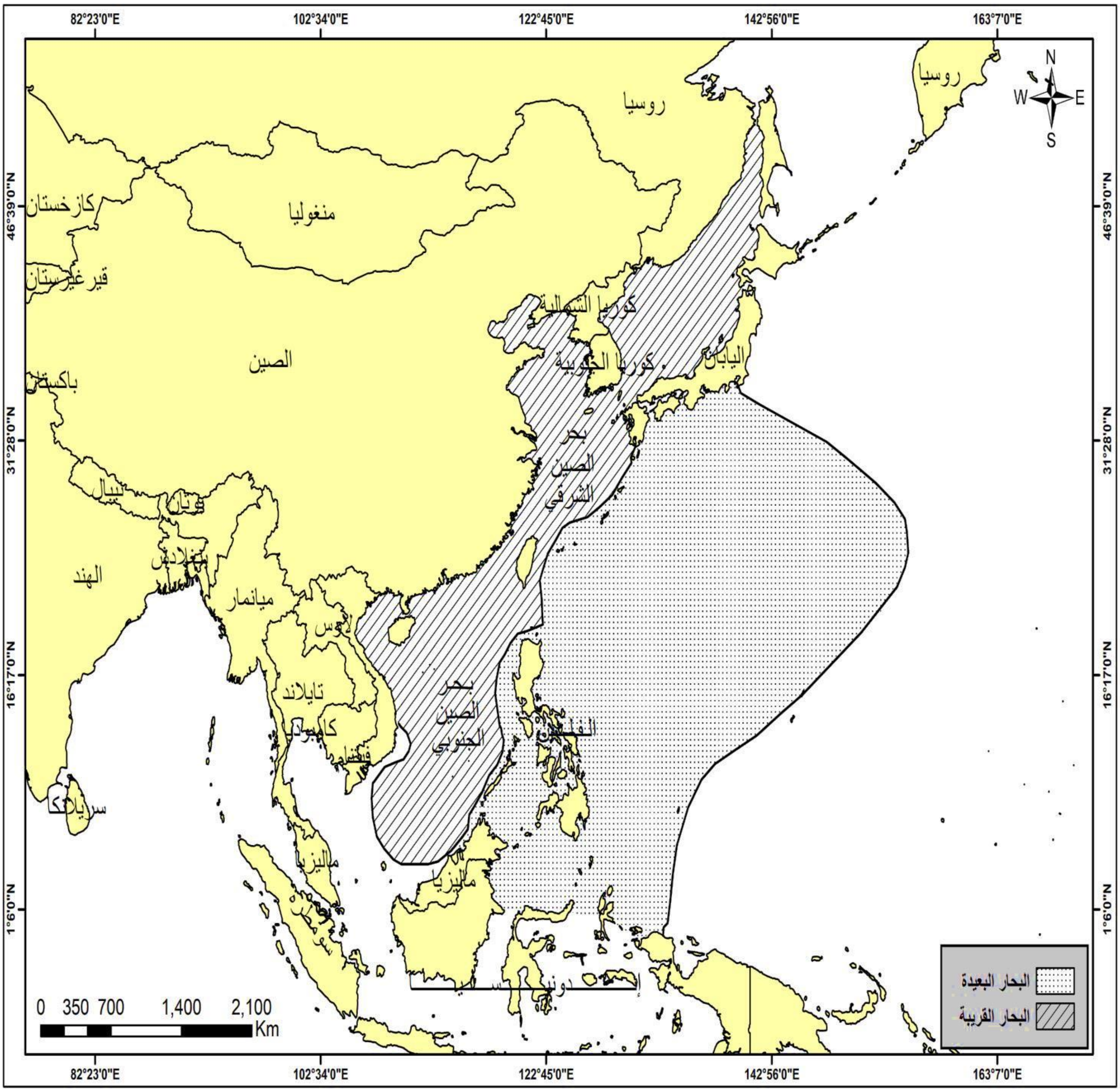
اذن لقد مرت الصين بمرحلة انتقالية من الدفاع الساحلي إلى الدفاع النشط ، هذا يعني السيطرة على الفضاء ضمن (سلسلة الجزر الأولى)، وتتطلع الصين الى أن تضع تحت سيطرتها المنطقة الواقعة شرقًا ، ضمن (سلسلة الجزر الثانية) وهو ما سيساعد الصين على السيطرة على الطرق البحرية لشرق آسيا، لكن الطموحات الصينية تمتد الى ابعد من ذلك، ان توسيع الصين لانشطتها البحرية الاقتصادية من الممكن ان يغير موازين القوى في نصف الكرة الشرقي. و

إن تزايد الدور الصيني في الاقتصاد العالمي يجعل تأمين طرقها البحرية ضرورة سياسية وجزءًا لا يتجزأ من مصالحها الوطنية، وبما أن 90 % من تجارتها من البضائع و 40 % من نفطها المستورد يتم نقله عن طريق البحر، وبالتالي فإن إنشاء البحرية العابرة للمحيط بمثابة استمرار بحري لسياسة الإصلاح التي بدأت منذ أوائل الثمانينيات، ان القوات المسلحة الصينية اليوم قادرة على السيطرة على الأقل على المياه داخل سلسلة الجزر الأولى[2]، وهنالك تساؤل مهم جداً حول التغيير في التفكير الاستراتيجي الصيني من استراتيجية الدفاع القريبة من الساحل الى استراتيجية الدفاع في البحار القريبة ؟ والاجابة على ذلك تكمن في ان العامل الرئيس وراء هذا التغيير كان ليوهواكينغ الذي كان قائدا للجيش الشعبي البحري الصيني من العام 1982-1988، وقد كان له دوراً محورياً في شرح وتعزيز الدفاع الفعال بالقرب من البحار ليحل محل المفهوم القديم للدفاع القريب من الساحل، ويسلط ليو الضوء على الفريد ماهان وتأثير القوة البحرية على التاريخ في مذكراته وعلى سبيل المثال فرضية ماهان بإن للمحيطات دوراساسي

([1])Nan Li, op.cit, p.115-118.
([2])Michael Paul and Marco Overhaus, Security and Security Dilemmas in Sino-American Relations, in Barbara Lippert and Volker Perthes, Eds, Strategic Rivalry between United States and China Causes, Trajectories, and Implications for Europe, German Institute for International and Security Affairs, Berlin, 2020, p.22.

في التنمية كونها ثروة وقوة الدولة من خلال السيطرة عليها، ويمكن للدولة تطوير الشحن التجاري والتجارة في اوقات السلم وتحقيق الاهداف العسكرية في اوقات الحروب(1).

خريطة (17) البحار القريبة والبحار البعيدة .



الخريطة من عمل الباحثة اعتمادا على :

Nan Li, The Evolution of China’s Naval Strategy and Capabilities: From Near Coast and Near Seas toFar Seas, in Phillip C. Saunders et al, Eds, The Chinese Navy Expanding Capabilities, Evolving Roles, First printing, Published by National Defense University Press for the Center for the Study of Chinese Military Affairs, Washington, 2011, p 117.

---

(1) Nan Li, op.cit, p.122.

وفي هذه الفترة وعلى الرغم من الافتقار الى الموارد والتركيز على التهديدات القارية ، فقد كان الادميرال ليو هواكينغ قد وجه الابحاث البحرية نحو الدفاع البحري وهي استراتيجية اقليمية لا تهدف الى تكرار القدرات البحرية الامريكية او السوفيتية آنذاك ، بل انه كان يدعوا الى لتطوير القدرات البحرية المناسبة للمصالح الاقليمية المحددة للصين، وغالباً ما يتم وصف الدفاع البحري على انه العمليات التي تتم داخل المنطقة الاقتصادية الخاصة والتي تبلغ مساحتها 200 ميل بحري ، والتي حددها الادميرال ليو على انها (البحر الاصفر، وبحر الصين الشرقي والجنوبي والبحار حول جزيرة سبراتلي وتايوان والمناطق داخل وخارج اوكيناوا وسلسلة الجزر وكذلك الاجزاء الشمالية من المحيط الهادئ ، وتشمل المناطق خارج سلسلة الجزر الاولى بالإضافة الى المياه الساحلية التقليدية، ان رؤية الأدميرال ليو الاستراتيجية متوازنة مع اعتماد اللجنة العسكرية المركزية على استراتيجية عسكرية جديدة تركز على الحروب المحلية التي تنشأ على اطراف الصين بدلاً من تلك التي تستند على المواجهة النووية مع الاتحاد السوفيتي السابق [1].

وتماشياً مع المتطلبات الاستراتيجية للدفاع عن المياه البحرية وحماية البحار المفتوحة ، ستحول بحرية جيش التحرير الشعبي تركيزها تدريجياً من (الدفاع عن المياه البحرية) الى الجمع بين الدفاع عن المياه البحرية و(حماية البحار المفتوحة) وبناء هيكل قوة قتالية فعالة ومتعددة الوظائف ان هذه الخطة ستعزز قدرت الصين على الردع الأستراتيجي والهجوم والمناورات البحرية والعمليات المشتركة في البحر والدفاع الشامل لأن البحار والمحيطات لها تأثير مباشر على السلام الدائم والتنمية المستدامة للصين ، ويجب التخلي عن الأفكار التقليدية التي تؤكد على ان اهمية الأرض تفوق البحر، ويجب ايلاء اهمية كبيرة لإدارة البحار والمحيطات وحماية الحقوق والمصالح البحرية ، ومن الضروري ان تطور الصين هيكلية القوة العسكرية البحرية بشكل يتناسب مع امنها القومي ومصالحها التنموية ، وحماية سيادتها الوطنية ، وحماية أمن مراكز العمليات البحرية الاستراتيجية والمصالح الخارجية والمشاركة في التعاون البحري الدولي ، وذلك لتوفير الدعم الأستراتيجي لكي تبني نفسها كقوة بحرية [2].

رابعاً: استراتيجية البحار البعيدة أو ما تعرف ب" اليوانهاي" فتوصف على انها العمليات التي تقع خارج المنطقة ، وتتضمن الممرات البحرية للصين في المحيط الهندي، ومن الناحية العملية فإن التمييز ما بين البحار القريبة والبحار البعيدة هو بين الدفاع عن اراضي الصين والاراضي التي تتطلب الهجوم عليها وحماية المصالح الصينية والممرات البحرية في الخارج، وهذا ما تم توضيحه في الكتاب الابيض في العام 2015 والذي ينص على ان جيش التحرير الشعبي

---

(1)Office of Naval Intelligence ,op.cit ,p5
(2)Nan Li, op.cit, p.122.

سيحول تركيزه تدريجياً من الدفاع عن مياهها الساحلية الى الجمع بين الدفاع عن المياه البحرية وحماية البحار المفتوحة ، وبأختصار ستصبح حماية البحار المفتوحة في النهاية مهمة للغاية وبالتالي ستتطلب بناء الاسطول البحري [1]، وبينما يستمر الخطاب الرسمي في استخدام الدفاع عن البحار القريبة كدليل استراتيجي لتحديث البحرية الصينية، فان المفهوم الجديد لاستراتيجية البحار البعيدة قد تطور ايضاً منذ نهاية التسعينات، وقد اكد مؤيدي استراتيجية الدفاع البحرية لليوهواكينغ ذلك من اجل تأمين مصالح الصين الأقتصادية والدفاع ضد التهديدات الخارجية ، فيجب على الصين ان توسع حدود قدراتها خارج المياه الساحلية ، فأحداث العام 1990 التي تضمنت قيادة الولايات المتحدة العمليات ضد العراق وصربيا والتدخل الامريكي في ازمة مضيق تايوان في العام 1996، والتحديث المستمر للبحرية اليابانية والتايوانية حيث ادى ذلك الى تسليط الضوء على ضعف الجانب البحري للصين، الى جانب استعداد الولايات المتحدة للتدخل في النزاعات الصينية ، هذه الاحداث اكدت للصين انها لم تكن مستعدة لمواجهة تكتيكات الحرب الحديثة، لذلك بدأت الصين في التحرك لمواجهة هذه الحقائق المهمة فقد كلفت اللجنة العسكرية المركزية جيش التحرير الشعبي البحري بتطوير القدرات العسكرية الصينية على خوض الحروب المحلية بتقنيات عالية التطور، ويدافع العديد من الباحثين والاستراتيجيين الصينيين في جيش التحرير الشعبي عن هذه الاستراتيجية التي لاتتقيد بمناطق جغرافية بل انها تستخدم وفقاً للحاجة البحرية للصين، بالإضافة الى الحماية المستمرة للمصالح البحرية[2]، وفي تصريح للرئيس الصيني جيانغ زيمين في ديسمبر من العام 2001 ، "انه مع الاستمرار في تنفيذ استراتيجية الدفاع الفعال بالقرب من البحار،يجب على بحرية جيش التحرير الشعبي الانتباه على تعزيز قدرات الدفاع والعمليات في البحارالبعيدة" ، وبعدها خلفه هوجينتاو في العام 2002 الذي شدد ايضاً على ضرورة قيام جيش التحرير الشعبي البحرية بالانتقال التدريجي للدفاع في البحار البعيدة وتعزيز قدرات عمليات المناورة في البحار البعيدة ، ونتيجة لذلك قد شرع الفريق التابع لقوات جيش التحرير الشعبي في بلورة المفهوم الجديد لعمليات البحار البعيدة ، ويتضح ان هذه المنطقة تمتد من شمال غرب المحيط الهادئ الى شرق المحيط الهندي، ويجب على الصين تطوير قدراتها لتمتد حتى 1000 ميل بحري من مياهها الإقليمية [3]، وتقوم هذه الاستراتيجية على 3 مراحل : الأولى من عام (2000- 2010) تهدف الى السيطرة على الجزر الرابطة بين اوكيناوا وتايوان والفلبين ، المرحلة الثانية من العام (2010-2020) تسعى الصين للاستحواذ

([1]) Rear Admiral Michael McDevitt, op.cit, P28.
([2]) Office of Naval Intelligence, op.cit, p-6.
([3]) Nan Li, op. cit, p129.

على سلاسل الجزر التي تربط جزر اوقازاوارا وغوام واندو واندونوسيا، اما المرحلة الثالثة ما بين (2020-2040)، تسعى الصين للحد من التواجد الأمريكي في المحيط الهادئ والهندي(1).

وحديثاً، اطلق شعار (المحيط المتناغم) وهو الشعار الذي صمم نتيجة الوجود البحري المتنامي للصين، والذي تم وضعه الى جانب شعار السياسة الخارجية (العالم المتناغم) وتأمل الصين من انشاء قوة بحرية لضمان تدفقات الطاقة في المحيط الهندي ودعم طريق الحرير والسيطرة على المناطق المتنازع عليها في بحر الصين الجنوبي والشرقي، وتستند السياسة البحرية للصين للتوجه نحو البحار المائية الزرقاء مع التوجه نحو بحر الصين الجنوبي والتغلغل في سلاسل الجزر في المحيط الهادئ وتطوير مفهوم (ثنائي المحيط) والذي يتضمن العمليات في المحيطين (الهادئ والهندي) وهذا ما تم تضمينه في استراتيجية جيش التحرير الصيني البحري في العام 2013 في الاستراتيجية العسكرية والتي تشكلت على شكل قوس يغطي غرب المحيط الهادئ وشمال المحيط الهندي(2)، وتسعى الصين لجعل قواتها البحرية تنمو لتصبح أسطولاً بحرياً في المياه الزرقاء، لان الصين نمت واصبحت قوة عالمية ويجب ان يكون لها اسطول يتناسب مع وضعها الجديد، لقد كانت وسائل الاعلام الحكومية الصينية صريحة بشأن هذه الاستراتيجية البحرية وقد استطاعت البحرية الصينية في تحقيق حلمها من خلال اول حصار لسلسلة الجزر، وتمكنت سفنها من الوصول الى المحيط الهادئ عبر طرق مائية مختلفة مما يعني ان البحرية الصينية لها القابيلة في قطع سلسلة الجزرالاولى الى عدة قطع، ومن الواضح ان اختراق السلسلة الاولى يعني حدود امنية فعالة للصين قد دفعت حقاً بأتجاه اعماق البحار في غرب المحيط الهادئ وهو ما يعني تجاوز تايوان او اليابان، لقد أصبح انطلاق السفن البحرية الصينية حول تايوان امراً يحدث بشكل روتيني، ومن ابرز تلك الحالات هي مرورحاملة الطائرات لياونينغ مع 5 سفن أخرى في تموز 2017عبر قناة باشيي التي تفصل تايوان والفلبيين لإجراء تدريبات في شرق تايوان ، وعاودت مرة اخرى في العام 2018، كما تعمل القوات الجوية على توسيع منطقة عملياتها، وقد وصفت وسائل الاعلام الصينية التدريبات حول جانبي تايوان والتي اجريت بين عامي 2017- 2018 على انها كسر روتيني لسلسلة الجزر الاولى وقد استمر ضغط الصين على تايوان خلال 2018- 2019 التي تحاول ان تكون تحت المظلة الامريكية وتمتلك موقع جغرافي مفتوح وان اي اعادة دمج لتايوان سيجلب للصين مزايا جيبولتيكية تنبع من المياه العميقة على طول الساحل الشرقي لتايوان ، كما ان اليابان قلقة بشأن

---

(1) رشا سهيل محمد زيدان، التنافس الامريكي - الصيني تجاه بحر الصين الجنوبي(دراسة في الابعاد الجيو ستراتيجية)، مجلة تكريت للعلوم السياسية ، العدد 20 ، جامعة تكريت ، 2020، ص187.

(2)David Scott , China’s Indo- Pacific Strategy: The Problems of Success, Journal of Territorial and Maritime Studies, Vol. 6, No. 2, Yonsei University, Seoul, 2019, P103.

الصين حيث تتضمن استراتيجية الصين عمليات بحرية منتظمة عبر مضيق مياكو (Miyako) منذ العام 2013، ويقطع هذا المضيق سلسلة ريوكيو وقد مرت حاملة الطائرات لياونينغ برفقة 5 سفن اخرى عبر مضيق مياكو في يناير 2017 لاجراء تدريبات في غرب المحيط الهادئ ، وفقاً لوزارة الدفاع الصينية فقد تم نشرمجموعة قتالية لحاملة الطائرات في غرب المحيط الهادئ في نيسان 2018 من اجل القيام بالمناورات[1]، لقد واصلت قوات الدفاع البحرية الصينية تطوير انواع جديدة من الغواصات، الفرقاطات، والطائرات سفن الدعم الكبيرة لضمان العمليات القتالية والعسكرية وقد اتخذت تدابير لتعزيز الدعم اللوجستي لأستمرار المهمات البحرية الطويلة، وعلى الصعيد الدولي فقد شددت الصين على الدور المتزايد لقواتها البحرية في الحفاظ على الامن البحري من خلال الوسائل السلمية، وقد سلط الضوء على استراتيجية زيادة الموانئ الاجنبية بأكثر من 20 سفينة بحرية تزود اكثر من 30 دولة، وعلى مدى السنوات الماضية ارسلت الصين فرقاطاتها لإظهار قوتها البحرية والعسكرية للعالم، ان الخلاف على السيادة وعلى الموارد البحرية والمطالبات بالجزر في بحري الصين الشرقي والجنوبي وهو مؤشر واضح على اهتمام الصين بوحدة اراضيها وحقوقها ومصالحها البحرية ، وغالباً ما يتم تسليط الضوء على الامن الداخلي وأمن المياه الاقليمية كجزء لا يتجزء من تطلعاتها البحرية [2].

وبعد مناقشة موضوع استراتيجية الصين الدفاعية يمكن مناقشة موضوع آخر من هذا الفصل الا وهو أمن الطاقة ومشاريع الصين الاستراتيجية .

المبحث الثالث : أمن الطاقـــة ودوره في الاستراتيجية الصينية

(1) David Scott, op.cit, P104-105.

(2) Sithara Priyadarshana , China As a Dominant Navel Power In The Indian Ocean, International Journal Of Science Inventions Today, Volume 4, Issue 4, University of Kelaniya, Sri Lanka, 2015, p395.

وللمزيد من الاطلاع على استراتيجية الصين البحرية ينظر الى :

Jennifer Rice and Erik Robb, The Origins of "Near Seas Defense and Far Seas Protection", China Maritime Report, No.13, U.S. Naval War College, United states, 2020, p.1-17.

اولاً: أمن الطاقة الصيني :

يمكن تعريف أمن الطاقة على انه : (وجود مصدر موثوق وكافي للطاقة وبأسعار معقولة) وبمعنى آخر يجب أن تتوفر الطاقة من دون انقطاع ويجب ان تلبي احتياجيات الاقتصاد العالمي بالكامل، اما الأسعار المعقولة فيتم تحديدها من خلال ديناميكيات السوق من حيث الطلب والعرض(1)

يعتبر أمن الطاقة جزءاً من الأمن القومي ويتم تحديد النفط الخام على انه سلعة استراتيجية لاغنى عنها للوظائف الاساسية للنظام الاقتصادي الحديث والدفاع الوطني، فمطلوب من الدول تحديد المخاطر الرئيسة لامداداتها النفطية مع احتمالية وقوع بعض الاحداث التي تتعارض مع الامداد الثابت للنفط بأسعارمقبولة، بما في ذلك اعتمادها على استيراد النفط وكفاءة النفط للاقتصاد والامن والتنوع في امدادات النفط وطرق النقل، وبغض النظر عن النفط تؤثر الاختلافات في اسعار النفط بين مناطق العالم والبنية التحتية للنقل (خطوط الانابيب ومحطات الغاز الطبيعي المسال) بشكل خطير على امدادات الغاز لذلك فإن التقلبات في اسعار الغاز المستورد تمثل احد الاستراتيجيات الممكنة في انشاء مركز لتجارة الغاز في الصين والتعامل مع الموردين الاجانب لبيع الغاز في الاسواق الصينية (2)، فتجدر الاشارة الى ان كل الاتجاهات لم تكن ايجابية ، ففي اقل من ثلاثين عام كان الاقتصاد مخطط وكانت الصين في الغالب منغلقة على العالم وتتمتع بالاكتفاء الذاتي ، حيث تلبي احتياجاتها من الطاقة بشكل مستقل ، وبعد ان مرت الصين في فترة البناء الاشتراكي بدأت تعتمد اكثر على اسواق الطاقة الدولية ووقود الطاقة المستورد، وقد اضطرت على الاعتماد على امدادات النفط الخارجي للحفاظ على توازن الطاقة

منذ العام 2000 ، كما كان الفحم الذي كان يعتقد انه لا ينضب ومتاح بشكل كبير وواسع في الصين شهد ايضاً فترة أكتفاء ذاتي للانتاج والاستهلاك انتهت في العام 2009 عندما اصبحت الصين مستورداً صافياً واصبح اعتماد الصين على النفط يتزايد حتى سجل ما يقارب 65% عام 2013، وتسعى الصين الى تنويع مصادر الطاقة الاخرى بما في ذلك مصادر الطاقة المتجددة والطاقة النووية التي حصلت على حصة كبيرة وصلت الى 10% بحلول العام 2013 ، وفي العام 2014 بلغ استثمار الصين في مجال الطاقة المتجددة اكثر من 83 مليار دولار وهو اعلى

(1) Chang Youngho ,Overview Of Energy Security In Asia , Institute of Defense and Strategic Studies, Nanyang Technological University , Energy and Security The Geopolitics of Energy in the Asia-Pacific , (Report) , Singapore , 2006 , p.17.

(2)Zha Daojiong , Debating China's Energy Security Competing Thoughts and Policy Options , China Quarterly of International Strategic Studies, Vol. 2, No. 2, Shanghai Institutes for International Studies, Singapore, 2016 , p225.

من الاستثمار في اوروبا باكملها [1]، ويتجلى وضع الطاقة في الصين اليوم في العديد من السمات البارزة وفي سياسات الطاقة المحلية والدولية التي يجب ان توضع بطريقة لمواجهة التحديات المادية التي تواجه الدولة وأهمها[2]:

1. تسعى الصين الى تأمين امداداتها من الطاقة من اجل دعم مشاريع التنمية الأقتصادية بتكاليف تتناسب مع اجمالي الدخل القومي ودخل الفرد، وقد تم وضع أمن الطاقة في البداية كقضية منفصلة في الخطة الخمسية السادسة (1981-1985) وهي اداة السياسة الأقتصادية الشاملة للدولة ، حيث تم التركيز على الأستثمار في الطاقة وبرامج تحسين الكفاءة.

2. على الرغم من وجود موارد الطاقة في الصين الا انها لا تلبي الطلب المحلي المتزايد، فالصين غنية بموارد الفحم لكنها فقيرة بالهايدروكاربونات (النفط والغاز الطبيعي)، وقد بلغت احتياطيات الفحم المؤكد في العام 2014حوالي 12.8% من الأجمالي العالمي* حيث توجد إحتياطيات من الفحم في الاجزاء الشمالية والغربية من الدولة ، على بعد آلالاف الكيلومترات عن المناطق غير المسكونة وبالتالي هنالك صعوبة في نقل واستخراج الفحم، اما المراكز الصناعية تقع بشكل رئيسي في المحافظات الشرقية الى جانب ذلك، فإن مناجم الفحم في باطن الأرض وهي غير آمنة نسبياً ، وللمزيد من الاطلاع حول انتاج واستهلاك الفحم ينظر الى جدول (14) والشكل (4)

3. كانت التجارة أحد الأدوات التي تسعى الصين من خلالها الى تحقيق أمن الطاقة والتنمية الاقتصادية الشاملة ، خلال المدة بين 1950-1960 ، فقد كانت الصين تقايض الاتحاد السوفيتي السابق للمساعدة في تطوير صناعتها النفطية ، وفي الوقت نفسه كانت تصدر الفحم والمواد الخام الأخرى الى اليابان مقابل الصلب والمنشآت الصناعية والتقنيات، وحتى بداية العام 1990 كان النفط الخام ومنتجات النفط جزء مهم من أجمالي صادرات الصين الى الدول المجاورة، وبعدها اصبحت الصين مستورداً للنفط في عام 1993، الا ان الطلب من النفط والغاز الطبيعي المسال قد ازداد عاماً بعد آخر.

جدول (14) نسبة انتاج واستهلاك الفحم في الصين من اجمالي الطاقة المنتجة والمستهلكة

---

(1) Long Zhang et al, The Dragon Awakens: Innovation, competition, and transition in the energy strategy of the People’s Republic of China, 1949–2017, Energy Policy journal , No.108 , Publisher Elsevier, Amsterdam, 2017, p.640-641.

*وفقاً لبناتات (British petrolum) فإن احتياطيات الفحم قد بلغت حتى نهاية العام 2019 (141595) مليون طن اي 13.2% وللمزيد من الاطلاع ينظر الى :

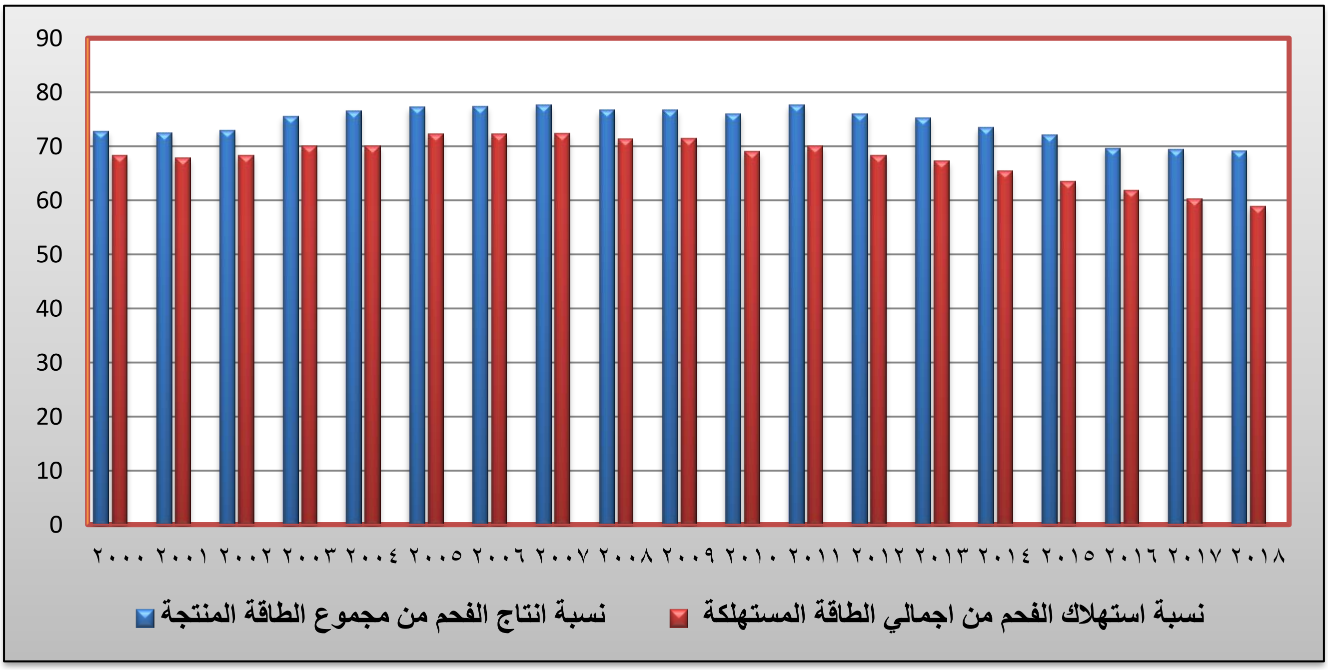
Bp Statistical Review of World Energy 2020, London, p.44.

(2)Zha Daojiong, op.cit, p221-222.

العام	نسبة انتاج الفحم% من اجمالي الطاقة المنتجة	نسبة استهلاك الفحم% من اجمالي الطاقة المستهلكة
2000	72.9	68.5
2001	72.6	68.0
2002	73.1	68.5
2003	75.7	70.2
2004	76.7	70.2
2005	77.4	72.4
2006	77.5	72.4
2007	77.8	72.5
2008	76.8	71.5
2009	76.8	71.6
2010	76.2	69.2
2011	77.8	70.2
2012	76.2	68.5
2013	75.4	67.4
2014	73.6	65.6
2015	72.2	63.7
2016	69.8	62.0
2017	69.6	60.4
2018	69.3	59.0

Source: China statistical yearbook 2019. http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2019/indexeh.htm

شكل (4) نسبة انتاج واستهلاك الفحم من اجمالي الطاقة المنتجة والمستهلكة في الصين



الشكل من عمل الباحثة اعتماداً على جدول (14)

وبالاستناد الى بيانات الجدول والشكل وجد ان هنالك ارتفاعاً في نسبة الانتاج والاستهلاك من الفحم بسبب زيادة الاعتماد عليه في القطاعات الصناعية المختلفة مما يضطر الدولة الصينية اللجوء الى الاستيراد من الخارج .

4. الى جانب التجارة، كان للصين مشاركة فعالة في مجال تقنيات الطاقة، وكانت بعض وكالات التنمية الدولية مثل البنك الدولي وبنك الآسيان للتنمية الذي مول المئات من المشاريع التي ساعدت على التسريع في تطويرمحطات توليد الطاقة التي تعمل بالفحم والطاقة الكهرومائية ، واستخدمت أحدث التقنيات للتحكم في انبعاثات محطات الطاقة ، وافضل الممارسات الدولية بشأن تقييم مشاريع الطاقة، ان الطلب المتزايد على الطاقة في الصين يجعلها لاعباً نشطاً في مجال العرض والطلب العالمي، وفي عام 2014،ظلت الصين أكبر مستهلك للطاقة في العالم ومن المتوقع ان يصل طلب الصين للطاقة العالمية الى 26% عام 2035 ، في حين ان هذا النمو يساهم بنسبة 36% عام 2035 من صافي الزيادة العالمية [1]، ينظر الى جدول (15)

جدول (15) الدول المستهلكة للطاقة بين عامي 1971- 2018.

	الدولة	استهلاك الدول من مجمل امدادات الطاقة	
		1971	2018
.1	الصين	%7.1	%22.4
.2	الولايات المتحدة	%28.8	%15.6
.3	الهند	%2.8	%6.4
.4	روسيا	-	%5.3
.5	اليابان	%4.8	%3.0
.6	المانيا	%5.5	%2.1
.7	كندا	%2.6	%2.1
.8	البرازيل	%1.3	%2.0
.9	كوريا	%0.3	%2.0
.10	ايران	%0.3	%1.9
.11	فرنسا	%2.9	%1.7
.12	اندونيسيا	%0.6	%1.6

المصدر : الوكالة الدولية للطاقة .

Source: International Energy Agency, Statistics Report, World Energy Balances 2020, 2020, p12. http:\\ www.iea.org

---

([1]) Zha Daojiong, op.cit, p.220-223.

وللمزيد من الاطلاع عن امن الطاقة الصيني ينظر الى :

عدنان خلف البدراني، أهمية أمن الطاقة في السياسة الخارجية الصينية، مجلة دراسات دولية ، العدد 22، جامعة بغداد ، 2016.

ويتضح من بيانات الطاقة الدولية ارتفاع نسبة الطلب على الطاقة بين عامي 1971-2018حيث احتلت الولايات المتحدة في العام 1971 المرتبة الاولى من حيث الاستهلاك في حين تقدمت الصين على الولايات المتحدة في العام 2018 هذا يدل على زيادة اعتماد الصين على موارد الطاقة في تنميتها الاقتصادية المتسارعة .

لقد أصبحت الطاقة المحرك للاقتصاد الوطني ، كذلك المفتاح للتنمية الوطنية المستدامة ، ينظر الى ملحق (2) اهم القطاعات الاقتصادية المستهلكة للطاقة في الصين، ومع تسارع عمليات العولمة الاقتصادية والصراعات الدولية الناتجة عن التنافس في الموارد الأستراتيجية من الطاقة التي تنخفض وترتفع ومع الحفاظ على النمو الاقتصادي في الصين والزيادة في سرعة استهلاك الطاقة المحلية لكن في الوقت نفسه ، فإن النمو في الطاقة المحلية من ناحية الانتاج والعرض بطيئان نسبياً ، بالتالي التوسع في الفجوة بين العرض والطلب على الطاقة بالنسبة للأحصائيات فعلى سبيل المثال النفط في العام 1993 حيث بدأت الصين في التحول من النفط المصدر الى المستورد، وقد زاد صافي الاستيراد من حجم البترول في الصين بشكل كبير، ففي العام 2007 أصبحت الصين ثالث اكبر بلد مستورد للنفط في العالم (بعد الولايات المتحدة واليابان) وثاني اكبر مستهلك للنفط بعد الولايات المتحدة)، مع الاعتماد على استيراد النفط بنسبة 50.7 %، وفي العام 2009 تجاوزت واردات الصين من النفط 200 مليون طن حسب احصائيات (bp) ، اما بالنسبة للغاز الطبيعي، فقد بدأت الصين في الاعتماد جزئياً على الواردات منذ عام 2007 وبحلول 2010 فقد بلغت الواردات ما يقارب 17 مليار م3 وهو ما يمثل 16% من اجمالي استهلاك العالمي[1]، وللمزيد من الاطلاع على انتاج واستهلاك الصين للغاز والنفط ينظر الى الجداول (16) و (17) والشكل (5) .

[1] Joshy M. Paul, The Role of Energy Security in China's Foreign Policy: A Maritime Perspective , Maritime Affairs: Journal of the NationalMaritime Foundation of India , Vol. 6, No.2 , Publisher: Routledge , New Delhi, 2010, p.66

جدول (16) الاحتياطي والإنتاج النفطي الصيني ما بين (2000-2019)

العام	احتياطيات النفط المؤكدة(م\ب)	انتاج النفط (1000برميل\اليوم)	انتاج الوقود الحيوي (1000 برميل في اليوم)	المنتجات البترولية (1000 ب / ي)
2000	17,945	3228.26	0	3991.32
2001	18300	3297.17	0	4,068
2002	15,509	3393.058	5	4,391
2003	15,476	3407.151	14	4,689
2004	18,259	3485.001	17	5856.53
2005	18,250	3617.239	20	6041.93
2006	20,220	3673.534	21	6427.83
2007	20,220	3735.988	31	6841.39
2008	21,187	3802.051	37	7294.51
2009	21,618	3794.562	38	7849.62
2010	23,268	4076.4	39	8209.92
2011	23,747	4052.112	42	8745.10
2012	24,428	4074.164	46	9002.68
2013	24,376	4163.773	51	9378.81
2014	24,649	4208.34	59	9878.71
2015	25,132	4287.838	59	10175.07
2016	25,620	3986.145	52	10449.08
2017	25,627	3821.485	65	11059.25
2018	25,927	3787.005	58	11607.57
2019	26,154	3825.016	66	12501.43

الجدول من عمل الباحثة اعتماداً على بيانات منظمة الاوبك

Organization of the Petroleum Exporting Countries (OPEC).
https://www.opec.org/opec_web/en/data_graphs/335.htm .

عند تحليل بيانات الجدول (16) أعلاه الصادرة عن منظمة الاوبك ، يتضح ان هنالك ارتفاع كبير في أحتياطيات النفط الخام المؤكدة ما بين عام 2000- 2019 ، حيث ارتفعت في العام 2000من 17,945 الى 26,154 في العام 2019، وكذلك الحال بالنسبة لانتاج النفط الخام حيث ارتفعت النسبة من 3228.26 في العام 2000 الى3825.016 في العام 2019 وكذلك الحال بالنسبة للمتغيرات الاخرى .

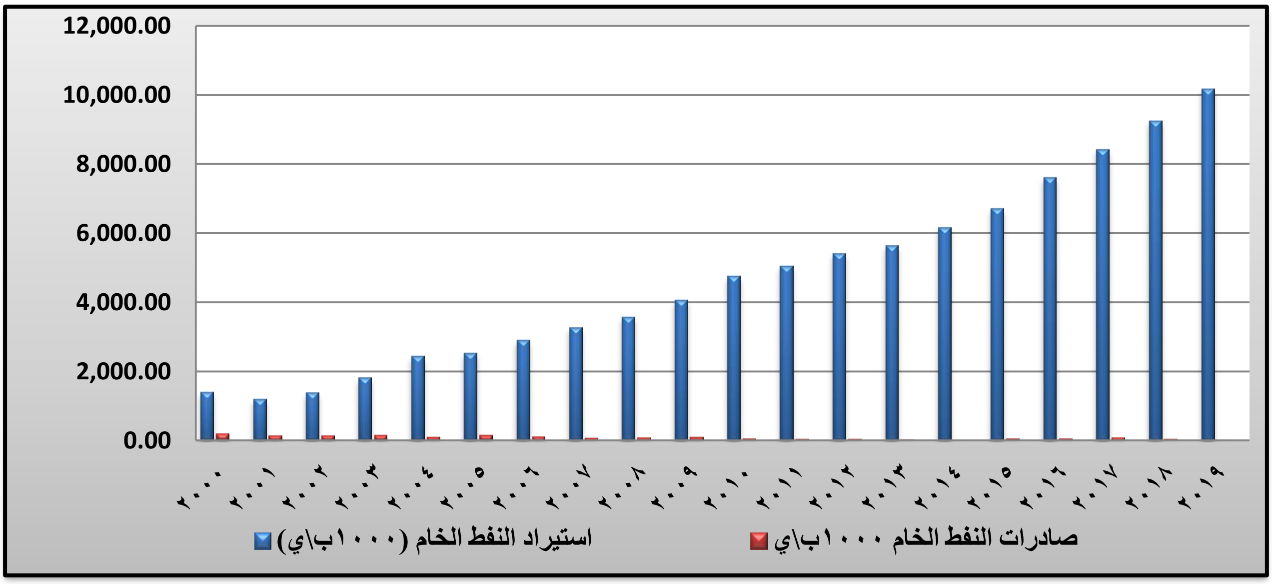
جدول (17) صادرات وواردات الصين من النفط الخام (2000- 2019).

العام	صادرات النفط الخام 1000ب\ي	استيراد النفط الخام (1000ب\ي)	استيراد المنتجات النفطية (1000ب\ي)	الصادرات من المنتجات البترولية (1000 ب / ي)
2000	206.1	1409.2	514.3	218.71
2001	151.0	1208.5	575.9	258.02
2002	153.2	1391.9	631.7	292.9
2003	162.6	1825.4	785.2	337.1
2004	109.5	2461.1	952.8	365.7
2005	161.3	2543.3	838.8	454.6
2006	127.2	2911.5	902.1	332.4
2007	77.6	3272.1	853.1	388.6
2008	84.7	3587.5	922.0	421.3
2009	103.6	4084.2	960.1	576.0
2010	60.6	4766.7	997.5	623.4
2011	50.4	5066.9	1,011.3	609.9
2012	48.9	5423.8	1,017.9	569.6
2013	32.0	5657.7	1,093.1	665.8
2014	12.1	6177.5	957.7	692.7
2015	57.3	6730.9	1,150.9	836.4
2016	58.6	7625.4	1,220.3	1,088.5
2017	97.1	8425.7	1,368.5	1,168.8
2018	52.4	9260.2	1,397.5	1,276.1
2019	17.6	10180.4	1,389.4	1,462.9

الجدول من عمل الباحثة بالاعتماد على بيانات منظمة الاوبك

Organization of the Petroleum Exporting Countries (OPEC)

شكل (5) صادرات وواردات الصين من النفط الخام (2000- 2019)



الشكل من عمل الباحثة : اعتماداً على بيانات جدول (17)

بالاستناد الى بيانات الجدول والشكل يتضح ان هنالك ارتفاع في حجم الاستردادات على الصادرات خاصةً في السنوات الاخيرة من قبل الصين بسبب اعتماد الصين المتزايد على الطاقة وخاصةً النفط .

وفيما يخص المعلومات التي تتعلق بأحتياطي وانتاج وازدياد الطلب الصيني على الغاز الطبيعي ينظر الى الجدول (18) والشكل (6)

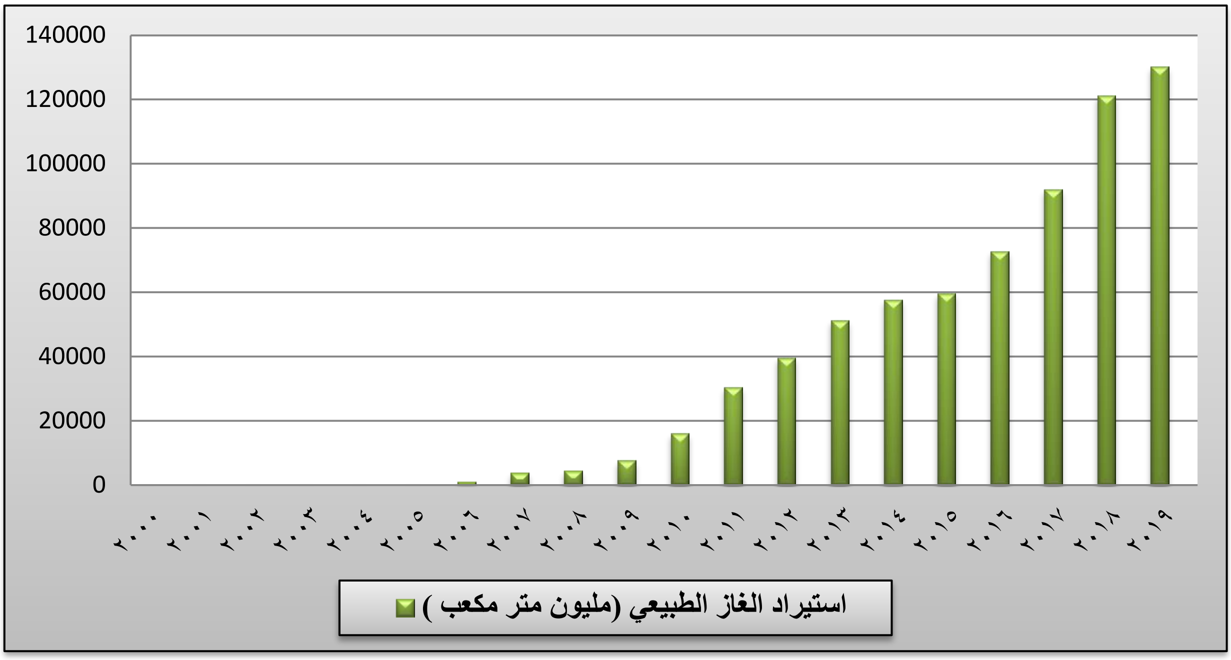
جدول (18)أحتياطيات وانتاج واستيراد الغاز الطبيعي (2000- 2019)

العام	احتياطيات الغازالمؤكدة (مليون م3)	انتاج الغاز الطبيعي المسوق (مليون م3قياسي)	استيراد الغاز الطبيعي (مليون م3)
2000	1,269	27,100	0
2001	1,332	30,300	0
2002	1,399	32,630	0
2003	1,469	34,130	0
2004	1,592	40,980	0
2005	1,690	49,950	0
2006	1,863	58,550	1,000
2007	1,978	67,900	3,870
2008	2,099	76,100	4,440
2009	2,164	81,960	7,630
2010	2,244	93,020	16,010
2011	2,273	102,460	30,490
2012	2,313	108,000	39,660
2013	2,355	117,250	51,240
2014	2,421	126,860	57,650
2015	2,644	130,500	59,650
2016	2,716	132,700	72,800
2017	2,732	144,000	92,020
2018	2,720	154,800	121,280
2019	3,013	170,251	130,156

الجدول من عمل الباحثة بالاعتماد على بيانات منظمة الاوبك

Organization of the Petroleum Exporting Countries (OPEC)
https://www.opec.org/opec_web/en/data_graphs/335.htm

شكل (6) تزايد الاستيراد الصيني للغاز (مليون م3) من (2000-2019)



الشكل من عمل الباحثة : اعتماداً على بيانات الجدول (18)

من خلال بيانات الجدول والشكل يتضح ان هنالك ارتفاعاً واضحاً في قيمة الطلب الصيني على الغاز الطبيعي وهذا الارتفاع متمثل في زيادة استيراد الصين للغاز الطبيعي من (0 عام 2000 - 130156مليون م3في العام 2019)، وبالتأكيد جاءت هذه الزيادة بسبب مشاريع الصين التنموية.

ثانياً: اهمية النقل البحري على أمن الطاقة الصيني :

منذ القرن 18 كانت القنوات البحرية بالغة الأهمية بالنسبة للدول البحرية المعنية بالحفاظ على الازدهار الاقتصادي والتأثير العالمي بل انه نهج للبقاء الوطني، حيث تعتبر التجارة البحرية ذات اهمية قصوى بالنسبة للامن والاقتصاد في معظم الدول، وعواقب التوقف المحتمل للتجارة في المضايق أوفي اعالي البحار ستكون الاكثر كارثية على الامن والسلام العالمي، مما يجعل موضوع الأمن في البحار من القضايا التي تثير قلق العالم.

اما بالنسبة للصين التي بدأت فيها التنمية الاقتصادية السريعة وان احتياطياتها من الطاقة والموارد المحلية ليست كافية بما يدعم الصعود المستمر للصين، وبالتالي فأن الاقتصاد الصيني سيواجه عنق الزجاجة فيما يتعلق بالموارد والطاقة وليس امام الصين خيار آخر غير الأستيراد من الخارج الأمر الذي يضع الصين أمام تحديات كبيرة فيما يتعلق بمجال الطاقة والتجارة [1] وبما ان الصين واحدة من اكبر المستهلكين للبترول فإن اي انقطاع في امدادات الطاقة سيعيق

([1]) Lirong Wang, Sea Lanes and Chinese National Energy Security, Journal of Coastal Research , Vol.73, Issue. 1, spain, 2015 , p.572-574 .

النموالاقتصادي، لذلك فقد اجبرت هذه الحاجة الصين الى توخي الحذر الشديد فيما يتعلق بالأمن البحري لمنطقة المحيط الهندي – الهادئ والممرات الاستراتيجية، ان الطموحات الصينية في المحيط الهندي تواجه منافسة من قبل الدول المطلة خاصةً الهند القوة البحرية المسيطرة على المحيط الهندي، كما ان الصين مهتمة للغاية بسياسة الهند (التطلع شرقاً) خاصةً وان الهند تأمل في زيادة شراكتها مع الآسيان في مجالات الامن البحري ومكافحة الارهاب والتهديدات العابرة للحدود والتي تعتبرها الصين من اهم التحديات الاقتصادية لها وللمنطقة، وتعد حماية التجارة البحرية الصينية والبنية التحتية مجالاً استراتيجياً آخر لمصلحة الصين في الشؤون البحرية ويعتمد الاقتصاد الصيني الى حد كبير على صادراته ووارداته وبالتالي يجب ان يكون النقل البحري في أولويات تنميتها الشاملة، وفي العام 2009 كانت قيمة صادرات وواردات الصين 2.12 ترليون دولار واكثر من 90% كانت تعتمد على النقل البحري حيث اعتمدت على الموانئ والطرق المائية والسفن، ولحماية تعزيز التجارة البحرية واطارها القانوني وادارة الحاويات وامن الحدود وحرية الملاحة، فقد اولت الصين اهتماماً كبيراً بمنطقة خليج البنغال حيث قامت الصين ببناء وتحديث القواعد التجارية والبحرية في بورما ، وفتح الطرق والممرات المائية في خليج البنغال الى مقاطقة يونان، ومن خلال هذه الاجراءات تسعى الصين للحصول على ميزات استراتيجية وذلك للتخلص من مشكلة كونها لاتملك سواحل على هذه المنطقة ، لذلك سعت الصين الى ان تصبح قوة بحرية رئيسة في المنطقة، وكان ينظر الى الاستراتيجية الصينية هذه من قبل الدول الأخرى وخاصةً الهند والولايات المتحدة على انها تهديد ، لقد ساهمت الصين في مواجهة هجمات القرصنة في المحيط الهندي وخليج عدن وما حوله ، وبسبب طموحاتها البحرية الاستراتيجية ، تولي الاعتبار لخطوط الاتصال البحرية ، لحماية نقل طاقتها في المحيط الهندي على سبيل المثال يتم نقل 40% من واردات الصين النفطية عبر مضيق هرمز و82% من واردات الصين النفطية تمرعبر مضيق ملقا، لذلك تحاول الصين الحفاظ على سهولة النقل عبرهذه المضايق الاستراتيجية (1) ، التي ربما تكون خاضعة للسيطرة الاجنبية، لذلك قام جيش التحرير الشعبي بوضع برنامج شامل للتحديث، وبدأت البحرية الصينية في تطوير تقنيات جديدة تتناسب مع متطلبات الامن القومي المعاصر والتي تشتمل على حماية الممرات البحرية من خلال جهود المراقبة المكثفة ومكافحة القرصنة ومهام الانقاذ مما ادى الى زيادة الشكوك من قبل المجتمع الدولي الذي يرى بان بناء البحرية يعتبر اصراراً ومقدمة للهيمنة البحرية، ويعرب الخبراء عن قلقهم بشان الزيادة السريعة في الميزانية العسكرية للصين التي مكنت الجيش الصيني من الاستثمارات في تقنيات جديدة، وشراء منصات متقدمة بمعدل انتاج اعلى نسبياً وبالتالي

(1)Sithara Priyadarshana, op.cit, 397-398.

تعزيز قوتها، وقد تعرضت الصين لانتقادات بسبب غموض ميزانيتها الدفاعية وسلوكها في المياه المحيطية وطموحها في ابراز قوتها البحرية، وميلها لتحدي التفوق البحري للولايات المتحدة في المحيط الهادئ لكن هل هذه المخاوف مبررة ؟ أن وجهة نظر الصين هو استخدام القوة بشكل مختلف جذرياً عن التطبيق التقليدي للقوة البحرية ، فعلى الرغم من ان الصين تسعى جاهدةً الى تحقيق قدرة بحرية أكبر لان الدافع الاساسي ليس الهيمنة البحرية لكن هو حماية المصالح الاقتصادية الحيوية ويبدو ان امن الطاقة هو هدف مهم على المدى المتوسط الى الطويل في التنمية البحرية الصينية، ومن وجهة النظر الواقعية فإن الطاقة تعتبر سلعة استراتيجية نادرة تتركز جغرافياً في مناطق محددة ، لذلك فان تجارتها دائما ما تكون عرضة للتهديدات الخارجية [1]، لذلك فإن الطاقة لم تعد عاملاً من عوامل السوق بل اصبحت عاملاً من عوامل الجغرافية السياسية والتي من بينها عامل النقل، وحيث تتداخل التنمية البحرية الصينية مع أمن الطاقة فعلى الرغم من علاقات الصين في مجال الطاقة مع منتجي النفط الكبار في الشرق الاوسط الا ان القلق الامني يظل الهاجس الاكبر حيث يمر النفط المستورد من المنطقة تقريباً عبر المضايق والطرق البحرية (مضيق هرمز وبحر العرب – خليج البنغال وبحر الصين الجنوبي)، وتجدر الاشارة الى ان البحرية الامريكية تتمتع بالسيطرة الكاملة على ممرات الاتصال البحرية مع قدرتها على ايقاف تدفق النفط من الخليج العربي وخليج عدن الى الموانئ الصينية، ومن الواضح ان الصين غير مرتاحة لهذه الهيمنة على الممرات البحرية والاستراتيجية، وتدرك ان قضايا الطاقة والمصالح البحرية هي من العناصر الحيوية ، وبالتالي فان البحرية الصينية مكلفة بمهام امن الطاقة، لقد كانت اهداف جيش التحرير الشعبي محصورة في المياه القريبة من الدولة وفرض السيادة الصينية على المنطقة الاقتصادية البحرية الخاصة بها والبالغ طولها 200 ميل، ومع صعود الاقتصاد الصيني وانتشاره العالمي بدأت بحرية جيش التحرير الشعبي تحمل مسؤوليات جديدة تتجاوز منطقة نفوذها التقليدية وتشمل تقديم الأغاثة الانسانية في مناطق الكوارث والنزاعات واجلاء المواطنين في اوقات الازمات ، والاهم هو تأمين الطرق البحرية الاستراتيجية والممرات التي تمر عبرها معظم تجارة الصين الدولية بما في ذلك الطاقة، ويحدد الممر البحري البالغ طوله 7000 ميل ما بين الصين والخليج العربي الممول الرئيسي للتنمية الصينية عبرالبحار البعيدة، ولاجل حماية التجارة الصينية عبر تلك المضايق، فقد تبنت الصين استراتيجية اللؤلؤ والتي سيتم طرحها لاحقاً بشكل مفصل لانشاء عدد كبير من القواعد من الساحل الشرقي للصين

([1]) Shanghai Institute for International Studies, The Development of the Chinese Navy and Energy Security, the Global Review, 2014, p29-30 https://www.researchgate.net/publication/287195267_The_Development_of_the_Chinese_Navy_and_Energy_Security.

الى الموانئ في باكستان وجيبوتي، والتي بمجرد تشغيلها بالكامل سيمكن البحرية الصينية من القيام بمهام مراقبة اكثر فاعلية لطرق الشحن الممتدة على طول المحيط الهادئ – الهندي[1]، ولكون أمن الطاقة هو المحرك لسياسة الصين وإستراتيجيتها تجاه المنطقة، فالصين لا يمكنها الاعتماد على نفط دولة محددة خارج دول الخليج العربي مع العلم ان دول الخليج العربي متوافقة مع المواقف الأميركية هي أكثر ما يثير هواجس الصين ومخاوفه ، لذلك تلجأ الصين إلى اعتماد إستراتيجيات متعددة؛ تعتمد الأولى على تنويع مصادر الطاقة من أفريقيا وإيران وروسيا، حتى لا تبقى رهينة طرف واحد ، وقد دفع عدم الثقة بالأسواق العالمية الصين إلى اعتماد إستراتيجيات أخرى أساسها إبرام اتفاقيات ثنائية مع المنتجين، وقد تمكنت الصين من تحقيق الجزء الأساسي من إستراتيجية أمن الطاقة، وهو تنويع مصادر الطاقة من خلال شرائها ما تحتاج إليه من أكثر من ثلاثين دولة وأما الجزء الآخر من إستراتيجية أمن الطاقة فتمثَّل في التقليل من المخاطر المرتبطة بالنقل البحري للنفط؛ ذلك أن بيجين شجعت مشاريع إنجاز خطوط أنابيب نقل النفط والغاز حتى تؤمن استمرار وصولها[2]، لقد ادت تهديدات عمليات القرصنة من قبل الصين في خليج عدن منذ العام 2009 والذي يعتبر علامة فارقة للبحرية الصينية في تعزيز قدراتها، وهذا يشير الى (معضلة ملقا) التي تتعلق بأمدادات الطاقة الصينية المارة عبر مضيق ملقا والتي من الممكن ان تتعرض الى الحظر من قبل البحرية الامريكية أو الهندية، ويدرك المحللون الصينيون جيداً انه ضمن المنطقة المتصلة التي تشمل المحيط الهندي – الهادئ فإن أمن الطاقة يتطلب حرية المرور من خط الساحل الصيني الى المحيط الهندي حيث يلعب مضيق ملقا دورًامركزيًا وقد ادت رغبة الصين في تجنب القيود التي وضعتها معضلة ملقا البحرية الى ممرين مهمين بعيداً عن مضيق ملقا، الاول هو ممرالطاقة بين الصين وميانمار الذي ينظم نقل الغاز وانابيب النفط الممتدة من ميناء المياه العميقة الى كونمينغ جنوب غرب الصين والذي تم افتتاحه في نيسان 2017، اما الثاني فهو الممر الاقتصادي الصيني – الباكستاني الذي يعمل من جوادر على الساحل الباكستاني حتى وادي السند الى شينجيانغ والذي يربط طريق الحرير البحري بالحزام الاوروبي الآسيوي البري ضمن مبادرة الحزام والطريق وهذا ما سيتم تناولة بالتفصيل [3].

---

(1) Shanghai Institute for International Studies, op.cit, p31-35.

(2)حكمات العبد الرحمن ، إستراتيجية الصين الشرق أوسطية: من سور الصين العظيم إلى الانفتاح الاقتصادي ، مجلة سياسات عربية ، العدد 34 ، قطر ، 2018 ،ص89.

(3) David Scott, op.cit, p. 96.

ثالثاً :المضايق واهميتها في امن الطاقة الصيني :

وهي نقاط ضيقة تسيطرعلى طول الطرق البحرية العالمية المستخدمة على نطاق واسع، وانها جزء مهم من أمن الطاقة العالمي بسبب الحجم الكبير للنفط الذي يتم تداولة عبرهذه المضايق، ويعد مضيق هرمز الذي يربط الخليج العربي ومضق ملقا والذي بدوره يربط بين المحيطين الهادئ – الهندي من اكثر المضايق الاستراتيجية في العالم ويقعان في منطقة المحيط الهندي ، ويعتمد سوق الطاقة الدولي على النقل الموثوق ويمكن ان يؤدي انسداد تلك النقاط الى زيادة كبيرة في اجمالي تكاليف الطاقة بالإضافة الى ذلك، تترك المضايق ناقلات النفط عرضة للسرقة من القراصنة والهجمات الأرهابية والاضطرابات السياسية وكذلك حوادث الشحن التي يمكن ان تؤدي الى جنوح السفن وحدوث تسربات نفطية كارثية [1]، إن عبارة Maliujia (kunju) ليست جديدة في التفكير الصيني، فقد تمت صياغتها لأول مرة من قبل الرئيس هو جينتاو ، في ختام مؤتمر العمل الاقتصادي للحزب الشيوعي الصيني في تشرين الثاني (نوفمبر) 2003، عندما علق علنًا على مشكلة أمن الطاقة المتزايدة التعقيد في ضوء اعتماد الصين المتزايد على واردات النفط وخاصة من الشرق الأوسط ، وأشار إلى أن بعض القوى متواجدة على طول المضيق حاولت التحكم في الملاحة عبره، إن محاولة السيطرة على المحيط الهندي من قبل أعداء الصين سيعرقل بشكل كبير الصعود الاقتصادي للصين وهذا بدوره سيؤثرسلبًا على الرفاهية الاقتصادية لشعب الصين وهي مصلحة أساسية للحزب الشيوعي الصيني [2] ، ودعى هو جينتاو إلى اعتماد استراتيجيات جديدة للتخفيف من الضعف المتصور، وبعدها بدأ المسؤولون ووسائل الإعلام الصينية في تصوير معضلة ملقا على أنها مصدر قلق أمني وثيق الصلة بالصين وفقًا لصحيفة تشاينا بريف اليومية، "ليس من قبيل المبالغة القول إن من يسيطر على مضيق ملقا سيكون له السيطرة على طريق الطاقة "، لقد ركزت الصين على تعزيز نشاطها في الساحل الغربي لجنوب شرق آسيا وحددت ميانمار كما تم ذكره سابقاً كنقطة محورية في توفير الأمن، كذلك كان لدى الصين بالفعل محطة بحرية في جزيرة كوكو في ميانمار حيث يمكنها من خلالها مراقبة اتصالات الأنشطة البحرية المختلفة في المنطقة المجاورة لمنطقة المحيط الهندي، قدمت الصين الدعم المالي واللوجستي لبناء ميناء سيتاوي في ميانمار لكن في الآونة الأخيرة ، فقدت معضلة ملقا أهميتها وقلصت الصين نشاطها البحري في خليج البنغال إلى حد كبير لسببين، أولاً

([1])Joshua Ho, Critical Sea Lanes for Energy Security Indian Ocean Region, in Sam Bateman et al, eds, Asian and The Indian Ocean The Key Maritime Links, S. Rajaratnam School of International Studies, Nanyang Technological University Singapore, 2011, p.36.

([2])AdarshaVerma, Chinese Ambitions in the Indian Ocean Region, in M.S. Prathibha, eds,China’s Rising Strategic Ambitions in Asia, East Asia Strategic Review, First Published, New Delhi, 2018, p117.

لأن الدول الساحلية مثل سنغافورة وماليزيا وإندونيسيا لن تسمح بزيادة مثل هذا النوع من النشاط البحري، اما السبب الثاني هو ان الهند قد عززت منشآتها العسكرية في جزيرة أندامان ونيكوبار وتم تحويل القاعدة البحرية الى مقر قيادة دفاع استراتيجي والتي يمكن أن تسبب أضرارًا جسيمة لمنشآت البحرية الصينية قبالة سواحل ميانمار، لذا فإن استراتيجية الصين تجاه معضلة ملقا تتمثل الآن في تعزيز التعاون مع القوات البحرية الساحلية ، بما في ذلك البحرية الهندية [1]، وللمزيد من الاطلاع حول واردات الطاقة من النفط والغاز من منطقة الشرق الأوسط ينظرالى جدول (19) و(20) وشكل (7) و (8).

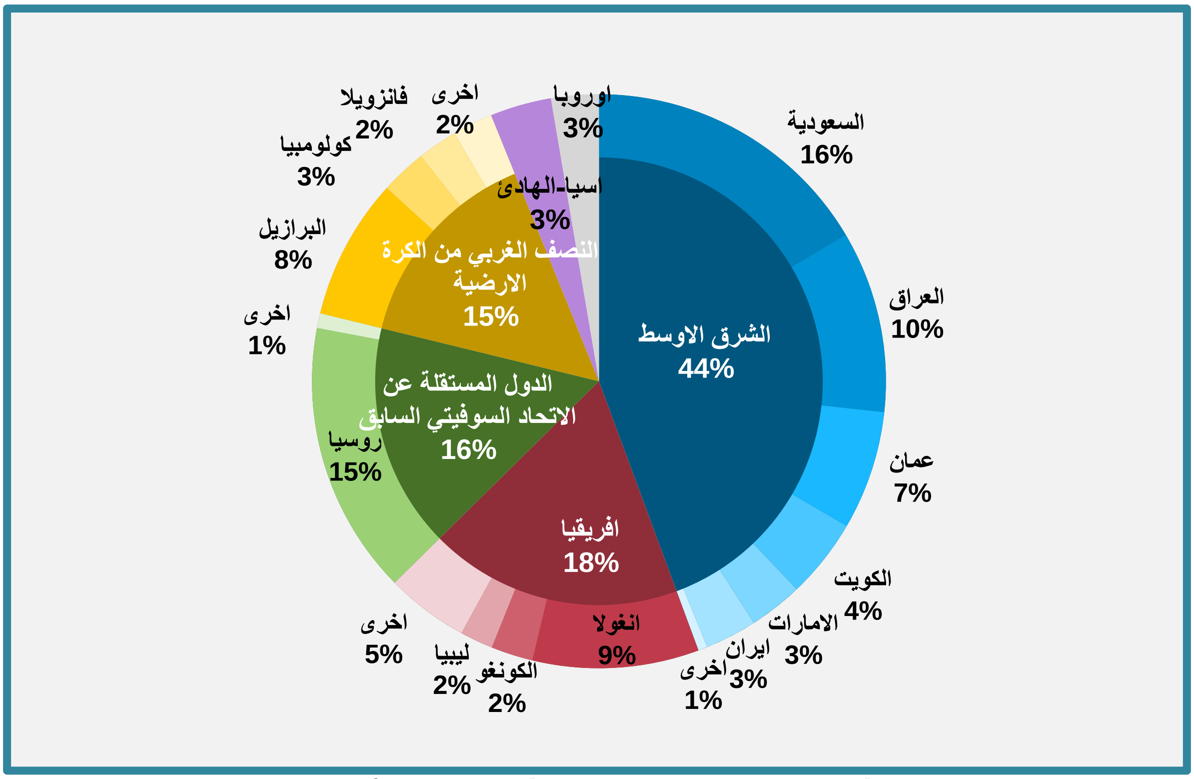
جدول (19) واردات الصين من النفط الخام حسب المنطقة والدولة لعام 2019

المنطقة ـ الدولة	الف برميل (يوميا)
الشرق الاوسط	**4487**
افريقيا	1846
دول الاتحاد السوفيتي السابق	1638
النصف الغربي من الكرة الارضية	1524
اسيا- المحيط الهادئ	349
اوروبا	272
السعودية	1666
العراق	1036
عمان	677
الكويت	454
الامارات	306
ايران	295
اخرى	52
انكولا	947
الكونغو	239
ليبيا	188
اخرى	472
روسيا	1553
أخرى	85
البرازيل	803
كولومبيا	262
فانزويلا	228
أخرى	230
مجموع العالم	10115

Source: U.S. Energy Information Administration, Country AnalysisExecutive Summary: China (Report), 2020, p.8

(1) Joshy M. Paul , op.cit, p.66

شكل (7) النسبة المئوية لواردات الصين من النفط الخام حسب المنطقة والبلد لعام 2019.



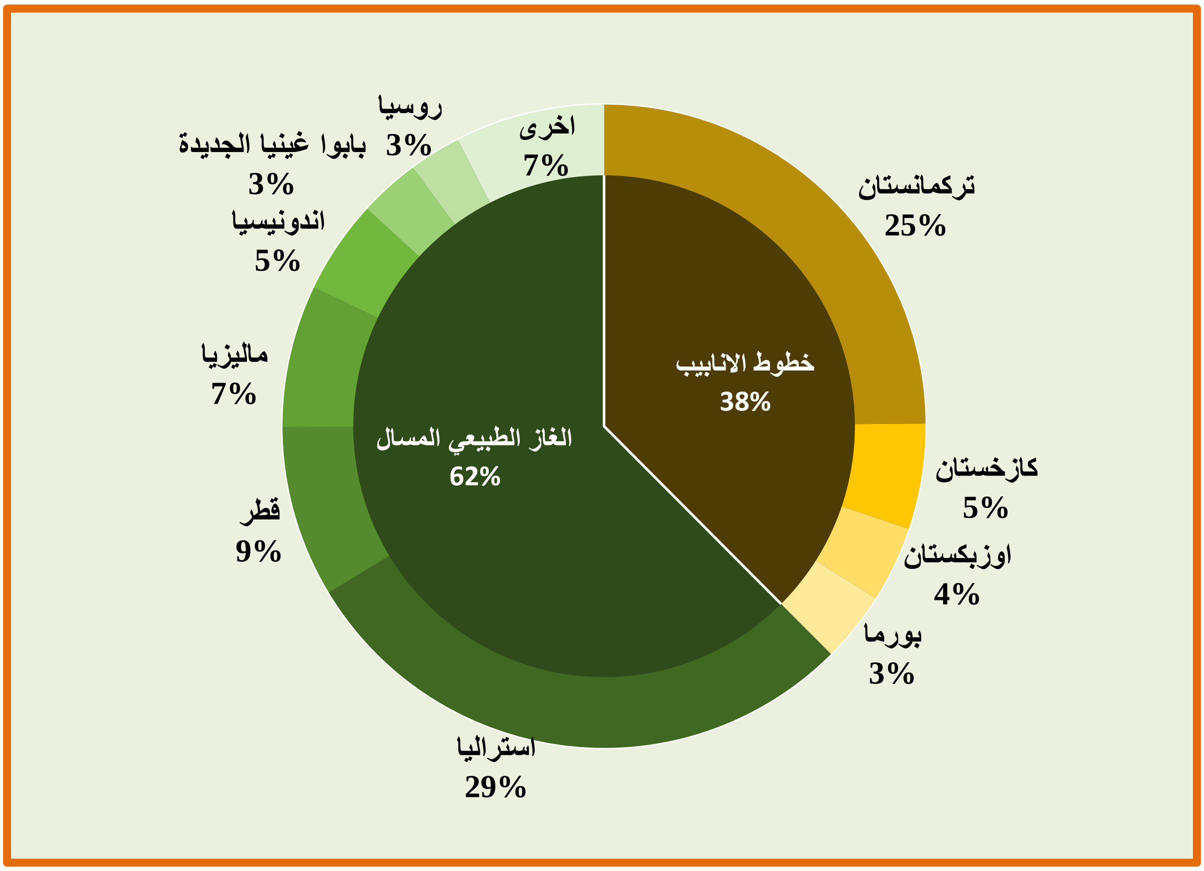
Source: U.S. Energy Information Administration, Country AnalysisExecutive Summary: China (Report), 2020, p.8

جدول (20) واردات الصين من الغاز الطبيعي حسب المنطقة والبلد ، 2019\مليار قدم مكعب

المنطقة ـ الدولة	مليار قدم مكعب
خطوط الانابيب	1734
الغاز الطبيعي المسال	2902
تركمانستان	1,155
كزخستان	246
اوزبكستان	178
بورما	164
استراليا	1339
قطر	400
ماليزيا	332
اندونيسيا	219
بابوا غينيا الجديدة	142
روسيا	122
اخرى	349
مجموع العالم	4645

Source: U.S. Energy Information Administration, Country AnalysisExecutive Summary: China (Report), 2020, p10.

شكل (8) النسبة المئوية لواردات الصين من الغاز الطبيعي حسب المنطقة والبلد لعام 2019



Source: U.S. Energy Information Administration, Country AnalysisExecutive Summary: China (Report), 2020, p10

يتبين من خلال الجدول (19) و(20) الشكل (7) و (8) ان اغلب امدادات النفط الخام للصين من منطقة الشرق الاوسط حيث تمثل ما يقارب 44% حسب بيانات الطاقة الامريكية والتي تمر عبر نقاط ومضائق مهمة مثل هرمز وملقا وبحر الصين الجنوبي، كذلك الحال بالنسبة للغاز الذي يتم نقله اما عن طريق الانابيب اوعن طريق الناقلات وبالتالي فإن نقله يتعرض الى مخاطر تتمثل بالقرصنة او العمليات الارهابية .

ان محور الجدل القائم حول ضعف الصين في مجال نقل الطاقة بواسطة البحرهو احتمال حدوث حصار بحري من قبل الدول المعادية للصين كالولايات المتحدة مثلاً فإن امدادات الطاقة الخارجية في حالة حدوث النزاعات الامنية اوالمواجهات الاستراتيجية ، ويستشهد بعض الباحثين في التاريخ بإنه لم تكن هنالك حالة تعطيل متعمد لتدفق امدادات الطاقة الى الحدود الصينية ، ومع ذلك فيما يتعلق بأمن الطاقة في الصين مع احتمالية العبث المتعمد بطرق النقل البحري للنفط للصين وهو ما يشغل بال صناع القرار الصيني[1]، ومن الحوادث المهمة التي وقعت هي حالة

(1) Zha Daojiong, op.cit, p 225.

واحدة في تموز 1993 عندما اجبرت البحرية الامريكية فرقاطة (سفينة الشحن الصينية) للتوقف في المياه الدولية في المحيط الهندي لمدة ثلاثة اسابيع بدعوى انها كانت تحمل مواد واسلحة كيمائية الى ايران، فبالرغم من الازمة التي تسببت بها هذه الحادثة فقد تم حلها من خلال الجهود الدبلوماسية بين الصين والولايات المتحدة، وهو ما ادى بالصين الى القلق بإن القوى البحرية الكبرى كالولايات المتحدة يمكن ان تتدخل في الشؤون الأقتصادية للصين في الخليج العربي، وبما ان الشرق الاوسط وافريقيا هما المصدران الرئيسيان للصين من النفط المستورد فمن الطبيعي ان تولي الصين اهمية متزايدة للحفاظ على طرق النقل البحري الآمنه في غرب المحيطين الهادئ والهندي، وكانت الصين تعمل مع الدول المطلة الاخرى والتي كانت تستخدم لمضيق لضمان سلامته الملاحية ، وكطرف مشارك في اتفاقية التعاون الاقليمي من اجل مكافحة القرصنة والسطو المسلح ضد السفن في آسيا والتي انتهى سريانها في العام 2006، وتعمل الصين مع جهات أخرى من الدول التي تتبع هجمات القراصنة والتي يتم التبليغ عنها ولضمان الاستجابة والمتابعة من قبل السلطات البحرية المحلية، ويغطي النطاق الجغرافي لانشطتهم في المياه الدولية الممتدة من المحيط الهندي عبر مضيق ملقا الى بحر الصين الجنوبي، ومع نمو الاقتصاديات الاقليمية المنافسة على الطاقة فإن من المؤكد ان تزداد حدة التنافس، وهو ما لا يظهر فقط في النزاعات المتزايدة بين الصين وبعض جيرانها حول موارد النفط والغاز في بحر الصين الجنوبي والشرقي، فضلاً عن ان شركاتها التي تعمل في مجال الشحن غير مجهزة للمنافسة مع نظرائها العالميين، ان الحركة العالمية للنفط والغاز المسال عملية معقدة، تتطلب تنسيق خدمات الموانئ على طول الطرق[1].

رابعاً: أمن الطاقة وبحر الصين الجنوبي :

يمثل بحر الصين الجنوبي الذي يضم المنطقة الممتدة من كاريماتا ومالاقا الى مضيق تايوان تحدي يصعب التغلب عليه، حيث يمثل اهم طرق التجارة البحرية في العالم وهو محل نزاع حالياً بسبب مطالبات الصين في المنطقة وكما ذكر سابقاً فإن بحر الصين يربط بين المحيطين الهندي والهادئ عبر ملقا ولومبورك وسوندا وكلها تقع الى الغرب منه ، والمنطقة مهمة ايضاً لتدفق التجارة البحرية الكثيفة، ويمر النفط الذي يأتي من غرب اسيا وافريقيا عبر المحيطين الهادئ – الهندي ، وبالتالي فان بحر الصين الجنوبي يشكل ممراً بحرياً مهماً للاتصال، وتسير ناقلات

([1]) Zha Daojiong, op.cit, p 226-230.

***وللمزيد من الاطلاع حول امن الطاقة الصيني ينظر الى :**

عبد القادر دندن، الإستراتيجية الصينية لأمن الطاقة و تأثيرها على الاستقرار في محيطها الإقليمي: آسيا الوسطى – جنوب آسيا- شرق وجنوب شرق آسيا، اطروحة دكتوراه (غير منشورة) ، جامعة الحاج لخضر، كلية الحقوق و العلوم السياسية ،باتنة ، 2012 .

النفط والسفن التي تصل شرق آسيا في أقصر الطرق عبر هذه المضايق الثلاثة، وفي العام 2016، كانت قيمة التجارة البحرية الماره عبر بحر الصين الجنوبي بقيمة 3.4 تريليون دولار ، وهو ما يجعلها من اكثر الطرق أهمية وتطالب الصين قانونياً بالمياه وبالجزر في بحر الصين الجنوبي وهي منطقة تمتد الى الجنوب من هاينان والتي تبلغ مساحتها (3.5 مليون كم2) وهنالك تنافس مع الدول المطلة الأخرى حول السيادة والحقوق وهو ما سيتم تناوله بالتفصيل في الفصل الرابع) (1)، ومع التطور الأقتصادي السريع في الصين ، أصبح الطلب على الطاقة عالياً وبالتالي اصبح امن الطاقة في بحر الصين الجنوبي قضية حرجة خاصة وان البحر يمتلك احتياطيات من النفط والذي يعكس اسباب النزاعات فيه، وتجدر الاشارة الى ان امن الممرات البحرية أصبح من المواضيع ذات الاهمية التي شغلت الباحثين الصينين الذين يتناولون في الدراسة بحر الصين الجنوبي وهذا يعكس مخاوف الحكومة الصينية في تأمين النقل البحري للموارد البترولية (2).

وفيما يخص التهديدات الرئيسة للملاحة في مضيق ملقا وبحر الصين الجنوبي تتمثل في ثلاثة اتجاهات : (القرصنة – الحوادث البحرية – الأرهاب البحري)، ووفقاً للتقرير السنوي للمكتب البحري الدولي لعام 2009 ، كانت جنوب شرق آسيا ، هي المنطقة التي شهدت أكبر عدد من حوادث القرصنة حتى العام 2007، وقد بلغت عدد الحوادث في مضيق ملقا ذروتها في عام 2005 حيث بلغت 19 هجوم، وان ضيق مضيق ملقا يسهل عمل القراصنة حيث يمكن شن هجمات من القنوات والجزر الصغيرة المجاورة له، كما ان ضيق المضيق وضحالته يخلقان عنق زجاجة طبيعي اضافةً الى ارتفاع خطر الاصطدام بين الناقلات (3).

خامساً : القرصنة في المحيط الهادئ – الهندي: تتمثل القرصنة البحرية، وفقًا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 ، ووفقًا للمادة 101 منه، وهي ارتكاب أي أعمال عنف أو احتجاز غير قانوني ، أو أي عمل من أعمال السلب والنهب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة ، وموجهة: في أعالي البحار، ضد سفينة أو طائرة أخرى، أو ضد الأشخاص أو الممتلكات على متن هذه السفينة أو الطائرة ؛ العنف في البحر ضد اي سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان خارج الولاية القضائية لأي دولة (4) .

---

(1)Pooja Bhatt, Evolving Dynamics in the Indo-Pacific Deliberating India’s Position, Journal of Indo-Pacific Affairs, Vol. 1, No. 1, journal of the Department of the Air Force, United States, 2018 , P63-64.

(2) Zou Keyuan, South China Sea Studies in China: Achievements, Constraints and Prospects", Singapore Year Book of International Law and Contributors, No.85, Singapore, 2007, p 92-93.

(3)Joshua Ho, op.cit, p.36.

(4) Dunn Jarrett et al, Systems approach to designing a maritime Phase Zero Force for the year 2020,(Report), Naval Postgraduate School , California , 2009, 45- 46

كان جنوب شرق آسيا يعتبر النقطة الساخنة الرئيسة للقرصنة في العالم قبل تصاعد الهجمات في السنوات الماضية قبالة سواحل الصومال، ولكن ومنذ التسعينيات فأن حوالي نصف أحداث القرصنة المبلغ عنها في العالم قد وقعت في بحر الصين الجنوبي وحوله، ان الارتفاع الكبير في حوادث القرصنة البحرية والسطو في آسيا التي أعقبت الأزمة المالية الآسيوية عام 1997غالباً ما كان يُنظر إليها على أنها مشكلة لا بد من حلها، وتركز معظم انشطة القرصنة والسطو في جنوب شرق آسيا تقليديًا حول شريان الشحن الحيوي بمضيق ملقا ، لكن كان لكارثة تسونامي عام 2004 تأثير كبيرحيث دمرت العديد من مخابئ القراصنة والسفن الصغيرة في المنطقة، إلى جانب التدابير الفعالة لمكافحة القرصنة التي تم اتخاذها في المضيق منذ عام 2005، حولت تركيز هذه الأنشطة نحو سواحل سنغافورة وماليزيا ، وعلى وجه الخصوص إلى أقسام أخرى من المياه الإندونيسية المحفوفة بالمخاطر، ويذكر ان عدد حوادث القرصنة والسرقة في جميع أنحاء إندونيسيا زادت من 19 في عام 2009 إلى 71 في عام 2012، وسجل 15 حادثًا في عام 2009 و81 خلال عام 2012 ، وزاد تواتر الهجمات في الموانئ والمراسي الإندونيسية بشكل ملحوظ خلال عام 2012(1).

ومما لا شك فيه لقد ساهمت جغرافية جنوب شرق آسيا إلى حد كبير في انتشار القرصنة والسطو المسلح في البحر، ان كثافة حركة السفن في المضايق والتي تصل الى 120.000 سفينة بما في ذلك ناقلات البضائع ، وسفن الحاويات ، والعبارات، والناقلات، وناقلات النفط الخام الكبيرة جدًا، وسفن الصيد، التي تضطر الى تقليل سرعتها بسبب زحمة المرور حيث تمر ثلث تجارة العالم البحرية، ان بطئ الحركة يهيء للقراصنة فرصة لكي يهربوا من غاباتهم ويهاجموا السفن خاصة وان البيئة الجانبية تهيء لهم أماكن الاختباء خاصة الاعداد الكبيرة من الجزر الصغيرة ذات غابات المنغروف الكثيفة، وان والمسافة من قواعد الجزر هذه إلى مكان الجريمة ليست بعيدة أبدًا وبسبب ضيق مضيق ملقا فإنه يعمل على تقليل الوقت الذي يتعين على القراصنة خلاله الكشف عن أنفسهم ويمكّنهم من مواصلة أعمالهم بسفن صغيرة نسبيًا من السهل إخفاء هذه السفن، (2) وللمزيد من الاطلاع حول الهجمات في الدول ينظر الى ملحق (3)

ولمواجهة التهديدات المزدوجة للقرصنة والارهاب البحري أطلقت دول المنطقة عدة مبادرات، الأولى هي دوريات مضيق ملقا والتي بدأت منذ العام 2004 وتتألف من دوريات

---

(1) Miha Hribernik, Countering Maritime Piracy and Robbery in Southeast Asia The Role of the Recaap Agreement, European Institute for Asian Studies , Briefing Paper , No.2, Brussel, 2013, p3-8.

(2) Global Initiative against Transnational Organized Crime, The Economics of Piracy in South East Asia , (Report), Switzerland , 2016 , p.5

جوية وبحرية ومجموعة تبادل المعلومات الاستخباراتية لتسهيل تبادل المعلومات، فضلاً عن لجنة تنسيق مشتركة لتنسيق مختلق الأنشطة العسكرية في المضيق بين الدول الساحلية الاربعة (سنغافورة – ماليزيا- اندونيسيا – تايلند)، وهنالك مبادرة أخرى، هي اتفاقية التعاون الأقليمي لمكافحة القرصنة والسطو المسلح ضد السفن في آسيا ، ومركز تبادل المعلومات الذي تم انشاؤه في سنغافورة عام 2006، ويضم الدول العشربأستثناء اندونيسيا وماليزيا الذين لم ينظموا بالإضافة الى دول شمال شرق آسيا الثلاث (الصين – اليابان – كوريا الجنوبية) ودول جنوب آسيا الثلاثة (بنغلادش – الهند – سيريلانكا) من خلال نقاط الاتصال الخاصة به في كل دولة .

والمبادرة الأخيرة ربما هي الاكثر أهمية في التعاون لتعزيز السلامة والامن وحماية البيئة لمضيق ملقا وسنغافورة وهي اطار للتعاون بين المستخدمين والدول الساحلية لمعالجة السلامة وحماية البيئة لمضيق ملقا وسنغافورة، وقد تم اطلاق هذه المبادرة في العام 2007 تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية [1]، وفي نوفمبر 2001، في قمة الآسيان في بروناي، اقترح رئيس الوزراء الياباني جونيشيرو كويزومي إنشاء مجموعة عمل على مستوى الحكومات لدراسة صياغة اتفاقية تعاون إقليمية لمكافحة القرصنة، واستمرت المفاوضات حول هذه القضية لمدة ثلاث سنوات في نهاية المطاف ، تم ابرام اتفاقية التعاون الإقليمي بشأن مكافحة القرصنة والسطو المسلح ضد السفن في آسيا في طوكيوفي نوفمبر2004 بين ممثلي دول الآسيان العشر والصين واليابان وكوريا الجنوبية والهند وسريلانكا وبنغلاديش، وكانت الدعامة الرئيسة لهذا البرنامج هو إنشاء مركز تبادل المعلومات (ISC) و(ISC) هي منظمة دولية على المستوى الحكومات تهدف إلى تسهيل الاتصالات وتبادل المعلومات بين الدول الأعضاء، وتحسين جودة الإحصاءات والتقارير عن القرصنة والسطو المسلح ضد السفن في المنطقة[2]، وفيما يتعلق بالأجراءات المضادة لمعضلة ملقا:

1- إعادة بناء جيمس شول وهي منطقة قريبة جدا من مضيق ملقا وتوسيع المنطقة المكشوفة ان هذا لن يحمي السفن المارة فحسب بل يردع ايضاً الدول المجاورة حتى لايجرؤوا على محاصرة مضيق ملقا، ، فإذا حدثت اي مشاكل فإن الجيش الصيني قادر على الذهاب الى هناك في اي وقت .

---

(1) Joshua Ho, op.cit, p.36-37.

وللمزيد من الاطلاع حول عمليات القرصنة في مضيق ملقا ينظر الى :

عبد الأمير عباس عبد، وسام علي كيطان،الأهمية الجيوبوليتيكية لمضيق ملقا، مجلة ديالى، العدد 80 ، 2019 .

(2) Xu Ke, Contemporary Maritime Piracy In Southeast Asia , PhD thesis,Southeast Asian Studies Programme National , University Of Singapore, 2006, P191-192.

2- تطوير المثلث الحديدي (الصين – باكستان – ايران) بقوة ومنح باكستان وايران دعم كبير من خلال بناءخط انابيب بري بين الصين وباكستان وايران في اسرع وقت هذا سيجعل الصين تستورد النفط بحيث لا يمر بملقا وهذا الخط سيكون آمن ولكي يتحقق هذا الهدف يجب تقديم الدعم لباكستان – ايران .

3- تنويع استيراد النفط والتي تتم عبر خفض واردات النفط من الشرق الاوسط ، وتطوير العلاقة مع دول امريكا الوسطى والجنوبية (المكسيك – فنزويلا- البرازيل – الارجنتين) الدول المنتجة وزيادة واردات النفط من هذه الدول، وتطوير العلاقة مع روسيا والدول الساحلية عبر بحر قزوين وزيادة وارداتهم النفطية لان روسيا ودول بحر قزوين منطقة غنية ويجب على الحكومة الصينية تطوير دبلوماسية العلاقات النفطية، ويجب تنويع واردات النفط لتجنب الأعتماد على واردات النفط لدولة اومنطقة معينة (1)، لقد كانت واحدة من المبادرات الصينية لتقليل الاعتماد على الواردات ومشكلة ملقا هو في الحصول على امتيازات في بعض الدول من خلال شركاتها النفطية مثل (Petro china) و Sinochem -Sinopec و (cnooc) الشركات الصينية المملوكة للدولة امتيازا التنقيب عن النفط خارج الصين لزيادة المعروض في البلاد ، فعلى سبيل المثال تمكنت (cnooc) وهي شركة النفط الوطنية الصينية من الحصول على امتياز للتنقيب عن النفط والغاز في اندونيسيا بتكلفة 585 مليون دولار، وبعد ذلك بوقت قصير نجحت شركة نفط الصين في تقديم عطاءات لاصول شركة (Devon Energy Corporation) والتي تقع في اندونيسيا بقيمة 262 مليون دولار، وهذا الوضع في الواقع ميزة اخرى للصين حتى تراقب بشكل غيرمباشرالوضع في ملقا وكما ان الاستثمار سيقلل من تكلفة رحلات السفن لان اندونيسيا اقرب للصين من الشرق الاوسط (2).

ولأهمية موضوع امن الطاقة سعت الصين الى بناء استراتيجيات بحرية لحماية مصالحها في المحيطات واهم هذه الاستراتيجيات هو ما سيتم تناوله في المبحث الرابع .

---

(1) Fan Yang & Dongcan Wang, Challenges and countermeasures of China’s energy security, p 24.
https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:866434/FULLTEXT01.pdf

(2) Noraini Zulkifli, etal, China's string of pearls strategy: implications to Japan in the straits of Malacca, International Journal of Physical and Social Sciences,Vol.6, Issue.2, kolkota, 2018, p.87.

المبحث الرابع: الاستراتيجية الصينية حيال البحر والمشاريع المزمع اقامتها .

اولاً: استراتيجية خيط اللؤلؤ :

قبل التعريف بهذه الاستراتيجية لابد من إعطاء نبذه عن فكرة انشاؤها، ففي العام 2004 نشر مقاول أو متعهد الدفاع (Boozallen) ، بوزالين هاملتون (مستقبل الطاقة في آسيا)، ووفقاً للتقرير فإن الصين بأمكانها الأستثمار في الموانئ البحرية عبر المناطق الساحلية للمحيط الهندي لإنشاء شبكة من القواعد البحرية تمتد من جنوب الصين الى باكستان ، وقد عرفت هذه بأسم استراتيجية اللؤلؤ، وفي السنوات التاليه اصبح هذا المفهوم في عدد كبير من المنشورات والتقارير الاخبارية وبعد مرور 10 سنوات لم يكن هنالك اي دليل ملموس على بناء الصين لمثل هذه القواعد العسكرية، وفي العام 2008 أثارت أول عملية لجيش التحرير الشعبي خارج المنطقة تحت شعار مكافحة القرصنة في خليج عدن نقاشاً حاداً بين العلماء والمسؤولين الصينيين حول الحاجة الى تأسيس قواعد عسكرية أوغيرها من قواعد الدعم اللوجيستي على الشواطئ لهذا النوع من العمليات البعيدة ومثال على ذلك إيصال الوقود والغذاء للقوات والمدنيين على بعد آلالاف الاميال من مياهها الساحلية، ويمكن ان تتضمن هذه المهام الجديدة والتي يشار اليها بأسم العمليات العسكرية بخلاف الحرب وتتضمن مجموعة متنوعة من المهام والتي تتضمن مشاركة اوانشطة حفظ النظام او المساعدات الانسانية وعمليات الاغاثة في حالات الطوارئ فضلاً على الحفاظ على عمليات الاستقرار الداخلي، وقد كان الكولونييل داي شو وهو ضابط عسكري صيني قد دعى علناً الى انشاء شبكة من القواعد البحرية في اعقاب أول عملية لمكافحة القرصنة وقد كتبت كلوبال تايمز وهي من الاصدارات القومية التي تعكس وجهات النظر الصينية المتشددة وقد سلطت الضوء على الحاجة الى تطوير قواعد خارجية كأمتداد لوجستي لمهمة جيش التحرير البحري في خليج عدن وكضرورة لحماية المصالح التجارية للصين ومن اجل السلام العالمي، وقد ذكر الكولونيل داي ان هذه لن تتطلب التمركز الطويل الامد لمعدات عسكرية او وحدات عسكرية كبيرة [1]،

ان سلسلة خيط اللؤلؤ تعني ربط الموانئ البحرية الصينية في باكستان، سري لانكا ، بنغلادش، ميانمار والمالديف فكل لؤلؤة من سلسلة الآلئ هو حلقة الوصل بين النفوذ الجيوسياسي الصيني أو الوجود العسكري ، جزيرة هاينان مع المرافق العسكرية التي تم تحديثها مؤخراً هي

([1])Virginia Marantidou, Revisiting China's 'String of Pearls' Strategy: Places 'with Chinese Characteristics' and their Security Implications , Pacific Forum CSIS , Issues & Insights , Vol.14, No.7, Honolulu, 2014, p3- 4 .

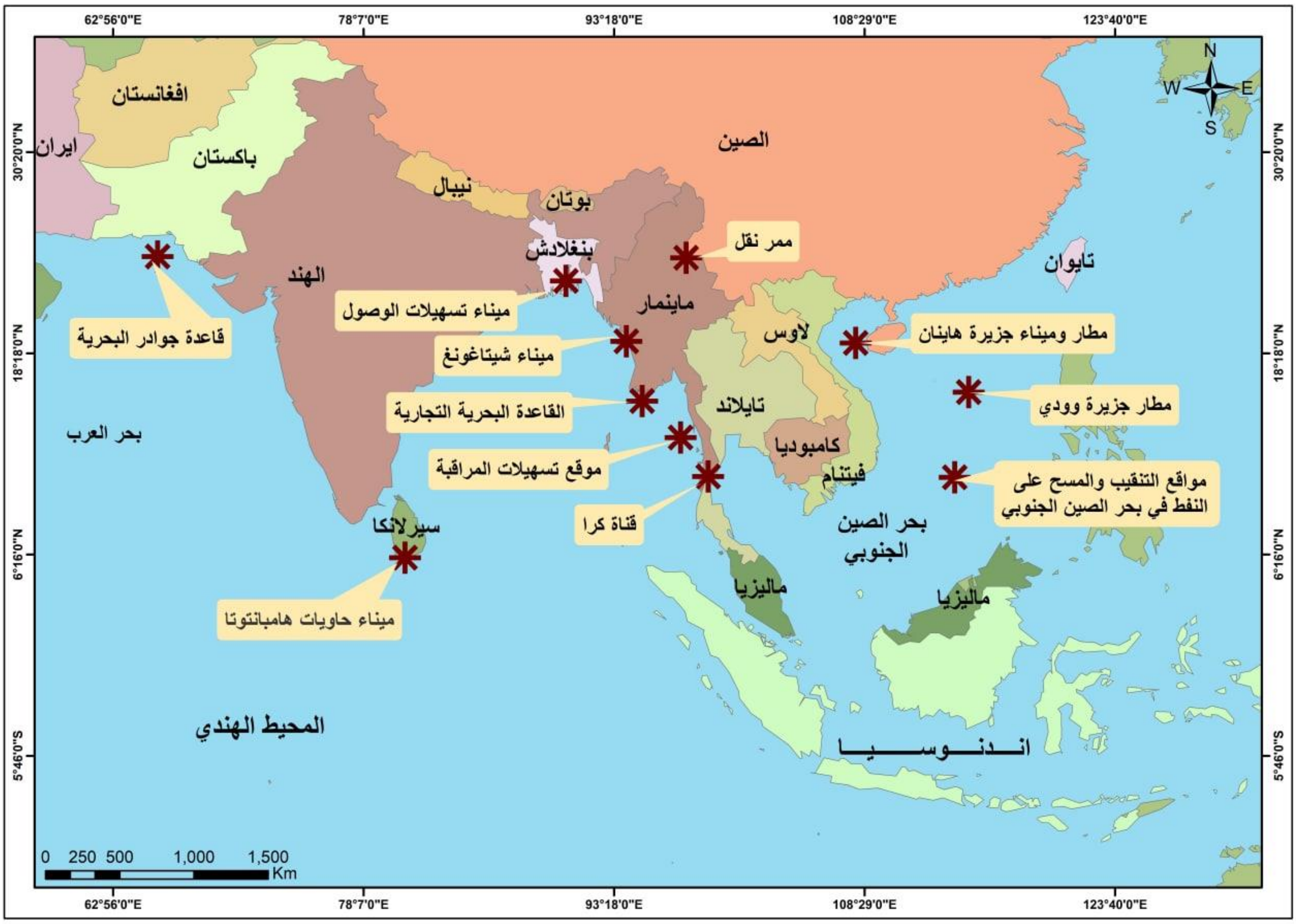
لؤلؤة ،ومهبط الطائرات الذي تم تحديثه في جزيرة وودي والذي يقع في ارخبيل براسيل على بعد 300 ميل بحري شرق فيتنام هو لؤلؤة ، وتعتبر منشأة شحن الحاويات في شيتاغونغ ، بنغلادش بمثابة لؤلؤة ، ويعتبر بناء ميناء المياه العميقة في سيتوي ، ميانمار بمثابة لؤلؤة وكما هو الحال بالنسبة لبناء قواعد بحرية في جوادر باكستان وتشكل مشاريع اللآلئ او الموانئ او المطارات والعلاقات الدبلوماسية وتحديث القوة جوهرة سلسلة الصين من اللؤلؤ وتمتد الآلئ من سواحل الصين عبر سواحل بحر الصين الجنوبي ومضيق ملقا، وعبر المحيط الهندي، وصولاً الى سواحل بحر العرب والخليج العربي، وتقوم الصين ببناء علاقات استراتيجية وتطوير القدرة على تأسيس وجود امامي على طول خطوط الاتصال البحري التي ترتبط الصين بالشرق الاوسط ، وتضل الحقيقة ان الفوائد الاقتصادية والخطاب الدبلوماسي كان بمثابة اغراء للدول لتسهيل طموحات الصين الاستراتيجية في المنطقة، فميناء جوادر هو مربح للطرفين، حيث يتعامل ميناء كراتشي مع 90% من التجارة البحرية لباكستان، لكن نظراً لقربه من الهند فإنه معرض للحصار وهذا ما حدث فعلاً اثناء الحرب الهندية – الباكستانية عام 1971، وايضاً خلال نزاع كارجيل عام 1999 ، وجوادر هي قرية صغيرة حددتها باكستان كموقع ميناء محتمل منذ العام 1964 ولكنها تفتقر الى وسائل التطوير، وعلى بعد 450 ميل غربي كراتشي فإن انشاء ميناء حديث سيعزز العمق الاستراتيجي لباكستان على طول سواحلها مع الهند وهذا ما سيتم تناوله بالتفصيل اما بالنسبة للصين فإن القيمة الاستراتيجية لجوادر هي حيث تبعد 240 ميل عن مضيق هرمز ، ولدى الصين ايضاً اقتراحاً طموحاً بقيمة 20 مليار دولار لبناء قناة kra isthmus في تايلند مما سيمكن السفن من تجاوز نقاط الاختناق في مضيق ملقا، ينظرالى خريطة (18) استراتيجية خيط اللؤلؤ، وفي تشرين الثاني 2003، وقعت الصين اتفاقية مع كمبوديا لتوفير المعدات العسكرية والتدريب مقابل انشاء طريق خط سكك حديد من جنوب الصين الى خليج تايلند[1]، ويمكن مناقشة هذه اللآلئ بالتفصيل، فتتمتع ميانماربموقع استراتيجي مهم كمنفذ للمحيط مما يسهل تدفق الموارد النفطية الى الصين، دون تعرضها لمخاطر المرورعبومضيق ملقا، ففي أبريل 2006 ، وافقت ميانمار على اقتراح بناء خط أنابيب نفط بطول 1200 كم من سيتوي / كياوكفو إلى كونمينغ / ريلي في مقاطعة يونان الصينية وكانت التكلفة المقدرة بمبلغ 2 مليار دولار، والتي سيتم تمويلها من قبل الصين، وسوف يساعد هذا الخط على تقليص مسافة الطريق البحري بمقدار1.820 ميلًا بحريًا، وفي منتصف العام 2007أبرمت الصين أيضًا صفقة غاز مع ميانمار، بتكلفة 1.04 مليار دولار لبناء خط انابيب الغاز، والذي يمكن مده مع خط أنابيب النفط ، اقترحت بنغلادش أيضًا

---

(1) Christopher j. Pehrson , String of Pearls: Meeting the Challenge of China's Rising Power across the Asian Littoral ,(Report), Strategic Studies Institute, US Army War College, 2006, p 3- 4.

إنشاء خط أنابيب لنقل النفط الخام الصيني من شيتاغونغ إلى يونان عبرميانمارلكن هذا قد لا يكون ضروريًا إذا تحققت الأولى ، أما سيريلانكا ووفقًا للاتفاقية الموقعة في مارس 2007، فأن الصين ستقدم مساعدات مالية ودعمًا فنيًا لتطوير ميناء هامبانتوتا الواقع في الطرف الجنوبي لسريلانكا، وهوعلى بعد 6 أميال بحرية من طريق الشحن البري للمحيط الهندي و يتضمن المشروع الكامل بناء ميناء ومحطتي شحن (أحدهما للحاويات والآخر للنفط والغاز) وتبلغ تكلفة المرحلة الأولى حوالي 420 مليون دولار أمريكي ،مع بدء العمل في يونيو 2007 من قبل شركة Sino Hydro) المملوكة للدولة وشركة (China Harbours Engineering Corporation) ، ومدة المشروع 15 عامًا [1].

خريطة (18) استراتيجية خيط اللؤلؤ الصينية



الخريطة من عمل الباحثة اعتمادا على :

Junaid Ashraf, String of Pearls and China's Emerging Strategic Culture, Institute of Strategic Studies, Vol. 37, No. 4, Islamabad, 2017, P170.

---

(1) Gurpreet S. Khurana, China's 'String of Pearls' in the Indian Ocean and Its Security Implications, Strategic Analysis, Vol. 32, No. 1, Routledge, London, 2008, p.13-15

أما في باكستان، فقد قامت الصين ببناء البنى التحتية لميناء جوادر الذي يعتبر ذو موقع استراتيجي يبعد ما يقارب 240 ميل من مضيق هرمز، أضافةً الى جزر المالديف هي دولة جزرية تبلغ مساحتها 1.190كم2 وهي عبارة عن جزرمرجانية متجمعة في سلسلة مزدوجة من 26 جزيرة مرجانية من الشمال الى الجنوب قبالة جزر لاكشادويب الهندية ، بين جزيرة مينيكوي وارخبيل شاغوس هنالك حيث تقع القاعدة الاميركية دييغو كارسيا، مما يجعلها دولة ذات اهمية استراتيجية كبيرة .

ان لاستراتيجية اللؤلؤ اهمية كبيرة بسبب انعكاساتها السياسية وللتنمية الأقليمية في اسيا حيث من المحتمل ان تصبح الصين قوة بحرية عظمى في القرن 21 متحدية بذلك هيمنة الولايات المتحدة في المحيطين الهادئ والهندي والتعدي على الفناء الخلفي للهند في خليج البنغال حيث تتشابك هذه اللآلئ في سلسلة قوية بسبب وضعها الاسراتيجي، ان السياسة الخارجية للصين اكثر استباقية وذات دوافع عالمية، ففي اوائل التسعينيات بدأت الصين في التركيز على الشراكات والقوة الوطنية الشاملة، والتي تتضمن مجموعة من المجالات الاقتصادية والشؤون العسكرية والعلوم والتكنلوجيا ومدى تأثيرها، ويمكن التركيز على اهم مميزات هذه الاستراتيجية و الانتقادات الموجهة لها، وهي :

1- لردع اي دولة او منظمة تعترض طريق شحن الواردات الاستراتيجية للصين.

2- لتحقيق النفوذ الجيبولتيكي ضد خصوم الصين .

3- لتحقيق اهداف عسكرية في مواجهة اي ازمة محتملة مع الخصوم .

4- تعزيز قدرة الردع النووي ضد الهند .

5- وفيما يتعلق بمعضلة ملقا، فإن الوجود الصيني البحري في منطقة المحيط الهندي يمكن ان ينظر اليه كعنصر حاسم في تعزيز مصالحها [(1)].

ويرى الباحث روبرت كابالان، بإن السبب المباشر لسلسة الآلئ هو سعي الصين للوصول الى الحد الآمن للموارد، فبالأشارة الى نظرية القلب يرى كابالان بأن جمهورية الصين تمتلك ظروف جغرافية مواتية للغاية لرفعها الى مكانة القوى العالمية ، فالمزايا الجغرافية التي يشير اليها كابالان لاتعني بالضرورة ان صعود الصين سيكون تنافسياً (او حتى عرضة للحروب) ، فالموانئ التي تم بناؤها أو اعادة تأهيلها من قبل الصينيين على طول المحيط الهندي من الممكن ان تكون بمثابة اقطاب للنمو الاقتصادي، حيث تستثمر الشركات الصينية في مناطق التجارة الحرة لهذه الموانئ وتتعاون مع الشركات المحلية ويتم دمجها في سلاسل السلع العالمية ،فجوادر

([1]) Junaid Ashraf, String of Pearls and China’s Emerging Strategic Culture , Institute of Strategic Studies, Vol.37, No.4, Islamabad, 2017, P.170-174.

على سبيل المثال هي بالفعل منطقة تجارية حرة، علاوة على ذلك فإن هنالك حاجة الى الحذر لان سلسلة اللؤلؤ ليست انموذجاً امنياً طوره الصينيون، فهو صياغة شركة Booz Allen Hamiliton) للاستثمارات في العام 2004 لكن الواشنطن بوست قد صورته بشكل خاطئ كنموذج امني للصين وليس مفهوماً تحليلياً تم تطويره في الولايات المتحدة [1]، وفي هذا التقرير ادعت فيه الشركة انها كشفت عن استراتيجية كبرى من قبل الصين لبناء قواعد بحرية في المحيط الهندي في هذه المرحلة بدأت عبارات (ربيع اللؤلؤ) تكتسب زخماً داخل الاوساط الاكاديمية والسياسية، في حين استمرت المناقشات حول سلسلة اللؤلؤ دون اي تأكيد جوهري، ان انطلاق طريق الحرير البحري والذي سيتم الحديث عنه بشكل مفصل كجزء من مبادرة الحزام والطريق من قبل الحكومة الصينية في العام2013 بالتالي قد اعطى مصداقية لمنتقدي الصين في منطقة جنوب آسيا، ان خريطة الحزام والطريق يرافقها تشكيل تحالفات تعطي الصين وزناً جيبولتيكياً اكبر إضافة الى قدرتها على تعزيز اقتصاديات الدول المستفيدة نفسها، وقد وصفتها على انها فوز لجميع الأطراف ، وقد سجل المجتمع الدولي معظم المخاوف التي اثارتها الهند ، حيث تشعر ان امنها وسيادتها يمكن ان يتعرض للخطر في جنوب آسيا، على اعتبار ان الصين هي المالكة لسلسة الآلئ، وتشعر الهند بان الصين قد تؤسس لقواعد عسكرية بحرية فيما وراء البحار[2]، وقد رفضت الصين مثل هذه الادعاءات وقالت بإن الصعود الصيني مختلف عن الصعود الغربي وهو لايتطلب تعزيز القوة العسكرية، وقد اعلن المسؤولون السابقون لجيش التحرير البحري وبشكل غيررسمي على نموذج قائم على مفهوم التكافؤ الجغرافي الأستراتيجي في الاحتفاظ بقواعد منتشرة اسوةً في قواعد الولايات المتحدة حيث بدأت الصين في مهام التدريب لمسافات طويلة تتحرك غرباً بشكل متزايد بإتجاه المحيط الهندي وظاهرياً مكافحة القرصنة، وتأتي هذه الخطوة الى جانب الوجود التجاري الصيني، وتوفر هذه الشبكة المعروفة باسم سلسلة الآلئ الى جانب برنامج بناء السفن الصينية الضخمة (البحرية والتجارية) الذي قد يرى ان بحرية جيش التحرير الشعبي اكبرمن البحرية الامريكية في نهاية العقد ومن المحتمل انشاء الاسطول الرابع الخاص في منطقة المحيط الهندي[3].

([1]) Sören Scholvin , Geopolitics An Overview Of Concepts and Empirical Examples From International Relations ,Working Paper, No.91, Finnish Institute of International Affairs (FIIA) , Helsinki, 2016, p10-11.

([2])Felix Amoh-Siaw, the “String of Pearls” in South Asia: Why there will always be a “Checkmate, North American Academic Research, Volume 3, Issue.2, United States, 2020, P378-379.

([3]) Prem Mahadevan, China in the Indian Ocean: Part of a Larger Plan, Center for Security Studies, N0. 156, Zurich, 2014, p.1-2.

اما اهم الانتقادات الموجهة لأستراتيجية اللؤلؤ: فيبدو ان مفكري استراتيجية اللؤلؤ لم يفسروا مفهوم ماهان للقاعدة البحرية بشكل صحيح، بالرغم من ان الموقع هو سمة مهمة للقيمة الاستراتيجية للميناء البحري ، فإن القيمة تتضاءل بشكل كبير بسبب العجز في القوة أو الموارد ، وتتمتع الموانئ البحرية المختارة للاستثمار على طول المحيط الهندي بالميزة الاولى لكنها تفتقر للأثنين الاخرين، أن قربهم من الهند يجعلهم عرضة للهجوم الصاروخي أو الضربات الجوية البحرية لذلك كان عليهم ان يفكروا في تحويلها الى قواعد قابلة للتطورأو قواعد دفاعية بعيدة، فإن التحصين امربالغ الاهمية، ويتضمن التحصين بناء دفاعات جوية وبنية تحتية محصنة، وهي ليست مهمة بسيطة لسلاح بحري يفتقر للخبرة الفنية والاستراتيجية المتطورة، إضافةً الى ذلك فإن هذه المشاريع طويلة الامد بالتالي سيجعلها تحت الرقابة أو انه سيعطي الوقت لأي منافس للأستعداد، ان الوجود البحري القوي من خلال نشر قوات سيكون بنفس الاهمية لتغييرهذه الاماكن، ومع ذلك فإن الصين لازالت تفتقر الى البحرية لدعم مثل هذه القواعد، ولا شيء في الصحافة وهنالك من يعتقد بإن الصين قد اتخذت الخطوات الاولى نحو عسكرة هذه الموانئ مع انشاء محطات استخباراتية أو محطات ذكية ذات اشارات كبيرة في جزر كوكو في ميانمار وجوادر لمراقبة النشاط البحري الهندي والامريكي في المنطقة، اما رؤية الصين في ذلك فتتمثل في ان الصين تحترم سيادة وامن وسلامة اراضي الدول ولا تتدخل في الشؤون الداخلية للآخرين لذلك تمتنع الصين عن تركيز القوات او انشاء قواعد عسكرية في اي دولة اجنبية وهذا ما اكدتة الورقة البيضاء الصينية لعام 2013، والتي تنص على "ان الصين تعارض اي شكل من اشكال الهيمنة ولا تتدخل في الشؤون الداخلية للدول الاخرى"، ان هذه الصورة للصين هي التي ترسمها كقوة مختلفة عن الولايات المتحدة قوة لا تسعى الى الهيمنة بأستخدام وجودها العالمي للتدخل عسكرياً في الشؤون الداخلية للآخرين تحت راية التدخل الانساني، ومن منظور بيجين يمكن ان يوفر انتهاك هذا المبدأ ايضاً الشرعية للقوى الاخرى للتدخل في شؤونها الداخلية مثل التبت أو سيكيانغ، إضافةً لذلك فإن بناء قواعد كبيرة لايصب في مصلحة بيجين لانه سيثير القلق ويعطي زخماً لنظرية (التهديد الصيني) الذي يجعل الدول تتحد ضدها [(1)]، وبعد مناقشة هذه الاستراتيجية التي وضعت القواعد والركائز الأساسية لمشروع اكبر الا وهو مبادرة الحزام والطريق لا بد من مناقشة استراتيجية الصين المتمثلة بمبادرة الحزام والطريق .

ثانياً: طريق الحرير الجديد (مبادرة الحزام والطريق) :

تعرف رسميًا باسم "مبادرة الحزام والطريق" كاستراتيجية جديدة لطريق الحرير، في الواقع كما أعلن الرئيس شي جين بينغ في عام 2013، فإن المبادرة تتكون من عنصرين، أحدهما هو

([1])Virginia Marantidou, op.cit, p.10-11.

الحزام الاقتصادي لطريق الحرير البري، والآخر طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين أصبحت هذه الاستراتيجيات متكاملة باعتبارها استراتيجية "حزام واحد طريق واحد" والآن ، رسميًا تعرف باسم (مبادرة الحزام والطريق) وسواءاً كانت استراتيجية أومبادرة فأن نطاقها الجغرافي يمتد إلى ما هو أبعد مما كان يُسمى تاريخيًا (طريق الحرير)، وقد تم تصميمها بدقة للاستفادة من تحركات الولايات المتحدة باعتبارها القوة المهيمنة في الوقت الحاضر(1)، ومن الناحية الجغرافية يمتد الحزام الاقتصادي لطريق الحرير من شرق الصين على طول نهر اليانغتسي، الى مدينة شيان غرب الصين ، نقطة الانطلاق لطريق الحرير القديم ، عبر محافظة سيكيانغ المسلمة في الصين وآسيا الوسطى، وصولاً الى اوروبا الشرقية والوسطى(2). لذلك فإن الحزام يتضمن ثلاثة خطوط برية استراتيجية هي:

الأول : يبدأ من الصين الى اوروبا (بحر البلطيق) مروراً بآسيا الوسطى وروسيا .

الثاني : يبدأ من الصين الى منطقة الخليج العربي والبحر المتوسط مروراً بغرب آسيا .

الثالث : يبدأ من الصين الى جنوب شرق آسيا وجنوبها والمحيط الهندي ، بينما يتركز طريق الحرير البحري على الاتجاه من الموانئ الساحلية بالصين الى المحيط الهندي والقارة الافريقية مروراً ببحر الصين الجنوبي ودول جنوب شرق آسيا وامتداداً الى اوروبا عبر قناة السويس(3).

وهنالك مصادر أخرى تشير الى ان الحزام الاقتصادي للصين يتكون من 6 ممرات وهي كالتالي 1. ممر الجسر الأرضي الأوراسي الجديد 2. ممر الصين - آسيا الوسطى - غرب آسيا 3.الممر بين الصين ومنغوليا وروسيا 4.الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان 5. ممر الصين - ميانمار - بنغلاديش – الهند 6. الممر الاقتصادي بين الصين وشبه جزيرة الهند الصينية .

اما الطريق البحري فيمتد من بحر الصين الجنوبي عبر مضيق ملقا إلى المحيط الهندي ويمتد إلى أوروبا، وآخر يعبر بحر الصين الجنوبي ويمتد إلى جنوب المحيط الهادئ، والهدف هو بناء وتحسين الموانئ على طول الطرق البحرية التي تربط ساحل الصين (4)، وقد نشرت الصين خريطة طريق الحرير او (الحزام والطريق) من خلال مواقعها الرسمية وهي كما في الخريطة (19) ، ولكن نتيجة لقراءات الباحثة ومتابعتها تبين ان هذه الخريطة ليست نهائية وانما تعتمد على الاتفاقيات والتفاهمات الصينية مع دول العالم .

---

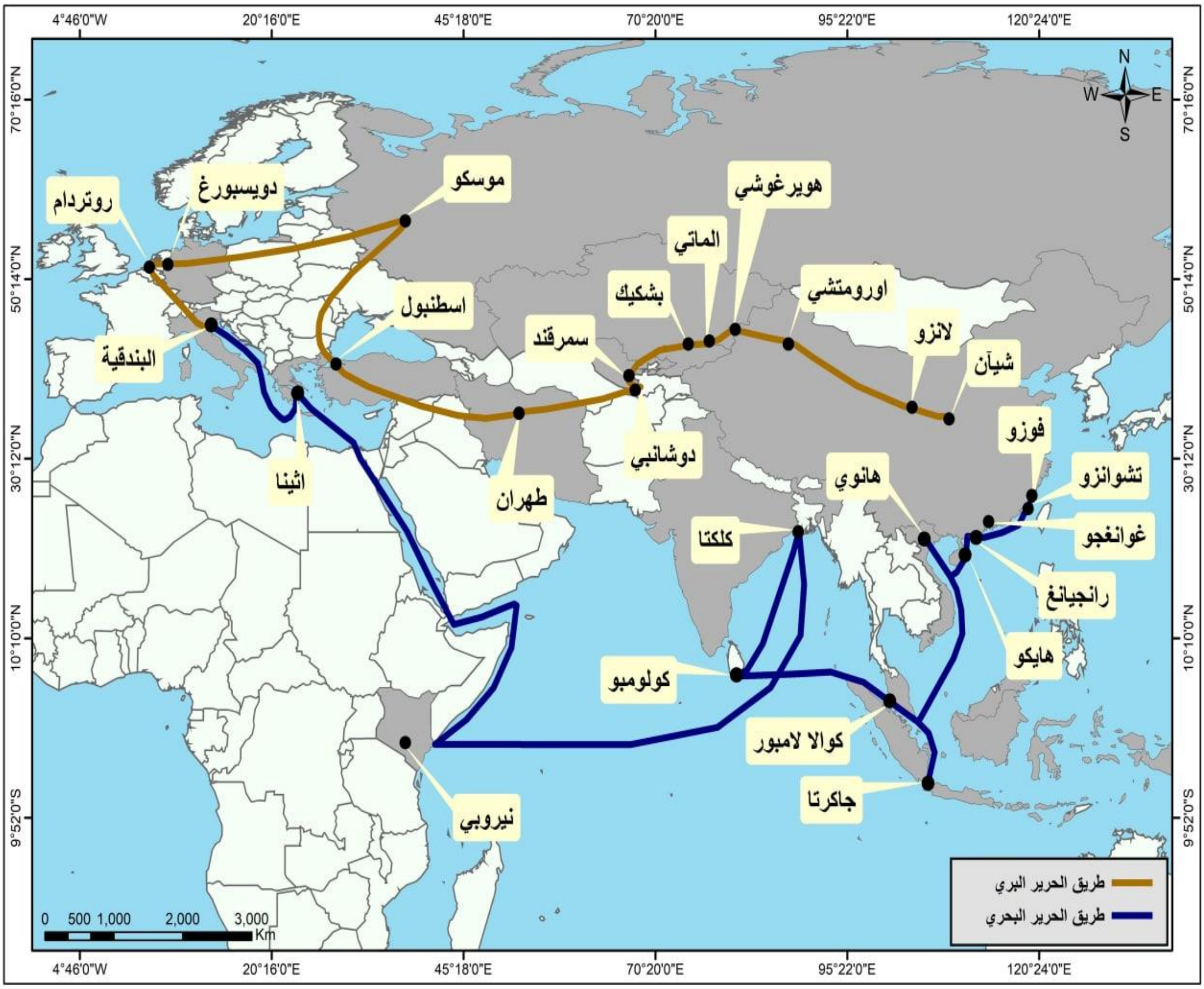
(1) John A.Mathews, China’s Long Term Trade and Currency Goals: The Belt &Road Initiative, The Asia-Pacific Journal, Vol. 17, Issue .1, No.5, 2019, p.4.

(2) Shirley Z. Yu , Belt and Road Initiative: Defining China's Grand Strategy and the Future World Order, Master Thesis, Harvard University, 2018 , p 116-118.

(3) باهر مردان مضخور ، استراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين ، مجلة دراسات دولية ، العدد 67 ، جامعة بغداد ،2016، ص198

(4) World Bank, South Caucasus and Central Asia: The Belt and Road Initiative Uzbekistan Country Case Study, (Report), Washington, 2020, p.5.

خريطة (19) مبادرة الحزام والطريق الصينية



الخريطة من عمل الباحثة اعتمادا على :

Shirley Z. Yu , Belt and Road Initiative: Defining China's Grand Strategy and the Future World Order, Master Thesis, Harvard University, 2018 , p 17.

وقبل الخوض في تفاصيل المبادرة لابد من تناول موضوع طريق الحرير من ناحية تاريخية على اعتبار ان مبادرة الحزام والطريق هي احياء لطريق الحرير القديم .

قبل اكثر من 2100 عام قام تشانغ تشيان برحلة كمبعوث من الامبراطور الى المناطق الواقعة غرب اسرة هان ، بعد ذلك بدأ التجار الصينيين في التجارة مع سكان المناطق الغربية بأتباعهم طريقة والذي سمي فيما بعد بطريق الحرير، وبعد حوالي قرن من الزمن ظهر طريق حرير آخر، وهو طريق التجارة المحيطية، وقد ربط الطريقان دول القارتين الآوراسية براً وبحراً وعلى طول هذه الطرق، كانت الصين القديمة تتاجر وتجري تبادلات ثقافية بينهم ، وقد

عزز تطوير طريق الحرير البري والبحري التبادلات الودية بين الناس على طول طرقهم وعزز التواصل بين الحضارات الشرقيه والغربية (1)، ويشيرطريق الحريرآنذاك إلى مجموعة من الطرق البرية، التي كانت تربط منطقة شرق آسيا بالبحر المتوسط مروراً في وسط آسيا، ولم يكن المسار الرئيس لهذا الطريق معروفا بشكل دقيق، وقد كان الرحالة والجغرافي الألماني (فرديناند فرايهر فون ريشتهوفن) هو أول من استخدم تسمية (طريق الحرير) في العام 1877، لوصف الطرق التي كان يمرمن خلاله الحرير الصيني المنتج من قبل إمبراطورية الهان خلال الفترة من عام206قبل الميلاد إلى العام220م، وصولاً إلى وسط آسيا، فإن المفهوم صاريستخدم بعد ذلك للإشارة إلى كل الطرق التي كانت تربط بين الصين ووسط آسيا وحوض البحر المتوسط ويلاحظ أن هذه التسمية كانت خاطئة لان هذه الطرق التجارية لم تستخدم لتجارة الحرير وانما لعدد كبير من السلع، ولان هذه الطرق لم يكن مقصوداً بها الربط بين الشرق والغرب فقط ، بل كان جزء منها يتجه إلى شبه القارة الهندية، وقد استخدم هذا المفهوم للإشارة إلى الطريق الذي يبدأ من مدينتي (لويانج وتشانجآن) الصينيتين، ويمربممرقانسووصولاً إلى مدينة دونهوانج الصينية، بعدها ينقسم الى 3 ممرات أساسية وهي: الممرالشمالي الذي يصل إلى جبال تيان شان ومدينة أورومتشي، في إقليم شينجيانج، والممر الأوسط ، الذي يمتد من مدينة توربان في غرب الصين إلى الأطراف الجنوبية من إقليم شينجيانج وصولاً إلى مدينة هوتان الصينية، ومنها إلى وسط آسيا، وبلاد فارس وينتهي بأوروبا،أما الممرالجنوبي، فيمرعبرجبال بامير إلى باكستان والهند وقد شملت هذه الطرق ايضاً ممراً بحرياً وهو الممر الذي سلكه التجار العرب (2).

ويمكن تقسيم الموضوع الى عدة محاور وابرزها :

1. الأهداف والدوافع الاستراتيجية والجيوسياسية لمبادرة الحزام والطريق :

ان للمبادرة ابعاداً مختلفة منها توظيف الاقتصاد في السياسة كخطة مارشال والبعد الأهم وهوالاستراتيجي والذي يعتقد الكثير من الاستراتيجيين انه كسرالاطواق الموضوعة على الصين حيث سعت المبادرة الى تطويق الاطواق والوصول الى مقتربات الحدود للولايات المتحدة ومناطق نفوذها في محاولة لطرح مشروعها الاقتصادي التنموي لدول سيطرت على قرارها

(1) Yuki Qian, The Belt and Road Initiative: Reshaping the global value chain, (Report), Asia Scotland Institute, Scotland, 2017, p 8.

*وللمزيد من الاطلاع ينظر الى :

ايرين فرانك ، ديفيد براونتسون ، طريق الحرير ، ترجمة احمد محمود ، ط1، المجلس الاعلى للثقافة المشروع القومي *للترجمة* ، القاهرة ، 1997.

(2)علي صلاح، شادي عبد الوهاب منصور، مشروع الحزام والطريق كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي ؟، مركز المستقبل للابحاث والدراسات المتقدمة ، العدد 26 ، 2018 ، الامارات العربية المتحدة ، ص3.

الولايات المتحدة ولم تقدم لها شيء بل بالعكس أصبحت تعيش في أزمات كثيرة اقتصادية واجتماعية وسياسية وغيرها.

لقد اصبحت الصين ثاني اكبر اقتصاد في العالم ، ففي العام 2007اصبحت الصين اكبر مستورد في العالم، وسوق وارداتها ما يقارب حجم اسواق واردات دول البريكس الاخرى (البرازيل – روسيا- الهند – جنوب افريقيا) إضافة الى اليابان وتركيا مجتمعة، فكان الاستثمار في الصين عام 2015 قد بلغ اربع مرات او اضعاف المستوى في اليابان وتجاوز الاستثمار في الولايات المتحدة ودول الاتحاد الاوروبي بنسبة 35% و 25% على التوالي[1]، لقد أجتذبت مبادرة الحزام والطريق انتباه العالم لكونها واقعة في شبكة النقل الدولية، وقد تغير الخطاب الدولي تدريجياً بإتجاه التواصل وقد انعكس ذلك في الإجماع العالمي حول مبادرة الحزام والطريق في قرار مجلس الامن (2344) في آذار 2017 والذي حث الدول المعنية على المضي قدماً في مبادرة الحزام والطريق وتعزيز ضمانتها الامنية، كما اكد القرار على اهمية الممر الاقتصادي الصيني – الباكستاني على اعتباره ركيزه للاستقراروالازدهار في المنطقة، وقد بدأت الدول استعدادها للمشاركة في مختلف المشاريع المتعلقة بشبكات السكك الحديدية والطرق والموانئ برأس المال والخبرة الصينية، وهنالك تساؤلات حول اذا كانت هذه المبادرة
قادرة على احداث نقلة نوعية في النظام الدولي؟، وهل ستحل الصين محل الولايات المتحدة في السيطرة على البحارالتي تنقل عبرها 90% من التجارة العالمية، والاجابة عن ذلك تكمن في ان احداث مثل هذا التحول فان العالم يحتاج الى تنويع طرق التجارة الدولية وذلك سيساعد على تكاثر الثروة العالمية لمدن اخرى غير مدن الموانئ مثل نيويورك ولندن وامستردام وبومباي وطوكيو وبيونس آيرس ولوس انجلس، ويعد تمركز النخب العالمية في هذه المدن احد الاسباب الرئيسة لعدم المساواة في العالم، ولاتركز مبادرة الحزام والطريق على حصر الطرق البرية التي تربط ارض اوروبا وآسيا بقدرتركيزهاعلى طريق الحرير البحري، والذي يعتبرنظام واسع

([1])Yuan Li, Belt and Road: A Logic Behind the Myth, in Alessia Amighini,eds, China’s Belt and Road: a Game Changer, First edition, The Italian Institute for International Political Studies,Italy, 2017, p.18-19.

*__مشروع مارشال:__ هو المشروع الاقتصادي لإعادة اعمار أوروبا بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية وقد وضع هذا المشروع الجنرال جورج مارشال رئيس هيئة أركان الجيش الأميركي أثناء الحرب العالمية الثانية ووزير الخارجية الأميركي بين عامي 1948و1951، والذي يعتبره الكثيرون واحدة من أكثر مبادرات السياسة الخارجية نجاحًا وبرامج المساعدات الخارجية الأكثر فاعلية، وقد اشتملت خطة مارشال وبرنامج الانتعاش الأوروبي على جهد طموح لتحفيز النمو الاقتصادي في حالة الركود والافلاس التي مرت بها اوروبا بعد الحرب العالمية الثانية لمنع انتشار الشيوعية ولتشجيع تطوير اقتصاد عالمي سليم ومستقر، تم تصميمه من خلال تحقيق ثلاثة أهداف: توسع الإنتاج الزراعي والصناعي الأوروبي وتنشيط التجارة الدولية بين الدول الأوروبية وبقية دول العالم . وللمزيد من الاطلاع ينظر الى

Curt Tarnoff, The Marshall Plan: Design, Accomplishments and Significance(Report) ,Congressional Research Service, 2018 , p.1

للتفاعل بين المحيطات والمناطق النامية حتى لا يبقى الازدهار محصوراً بالمجتمعات الساحلية وحدها، وبالتالي فإن التوازن بين اليابسة والبحر امرمهم للي الهيمنة والامبريالية (1).

ان الاتصال اليوم بمفهومه الواسع يشغل مكانة كبيرة في جدول الاعمال لمعظم الدول والمؤسسات الانمائية المالية العالمية، ان مبادرة الحزام والطريق التي اطلقها الرئيس الصيني هي أكبر مبادرة لتعزيز الاتصال العالمي وهي تضم حوال 65 دولة بينها أكثرمن نصف سكان العالم و40% من الناتج المحلي الاجمالي العالمي وقد تكلف بناؤها أكثر من تريليون دولار ، وبالاخير، يجب ان تؤدي مبادرة مثل الحزام والطريق الى تخفيض تكلفة النقل والخدمات اللوجستية بين المراكز الاقتصادية المتصلة (2)، ولهذه الاستراتيجية بعدين اقتصادي وجيبولتيكي، ففي البعد الاقتصادي ايجابيات تتمثل في (3):

ا. ستساعد في التخفيف من الاختلالات الهيكلية وخاصةً مشكلة الفائض في الانتاج ويتطلب مشروع طريق الحرير استثمارات ضخمة في البنية التحتية والبناء ونتيجة لذلك ستوظف الصين شركاتها الكبيرة المملوكة للدولة للقيام بذلك وبالتالي توجيه فوائض الانتاج نحوهذا المشروع .

ب. من خلالها سيتم ربط جميع الاسواق الفردية مع البنية التحتية للنقل وستساعد التجارالحرة على تسارع التنمية الاقتصادية وبالتالي فتح اسواق جديدة قادرة على استيعاب المنتجات الصينية وستكتسب الصين اسواقاً جديدة للواردات خاصةً المواد الخام والطاقة.

ت. سيؤدي التكامل المادي لهذه الاسواق المنفردة عبر القارة الى التكامل المالي ايضا مع شحن المنتجات بين مختلف الدول وسيكون هنالك طلب متزايد على البنوك التجارية والاستثمارية وكذلك توجيه الاسواق المالية ، وتسعى الصين الى تنظيم الأسواق العملاقة .

اما من الناحية الجيوبوليتيكية، والتي اعتمدتها الصين لتنطلق منها جيواستراتيجياً، فاضاف اليها افقاً أوسع في المجالات الثلاث البرية والبحرية والفضائية من خلال :

ا. ستسمح مبادرة الحزام والطريق للصين في توسيع نفوذها الاقتصادي وتعزيزه، ان الزيادة الكبيرة في حجم التجارة والمعاملات المالية ستزيد من ترسيخ الصين كقوة اقتصادية عظمى وفي الوقت ذاته ستعزز من شرعية الحزب الشيوعي الصيني وتقوية الدولة من الداخل لانها لا تعاني من صراعات سياسية واجتماعية داخلية وبالتالي ستعززمن قوتها الداخلية .

---

(1) Atul Bhardwaj, Belt and Road Initiative: an Idea Whose Time Has Come, china International studies, China, No.3, 2017, p.99-101.

(2)Ben Derudder et al, Connectivity Along Overland Corridors of the Belt and Road Initiative , Discussion Paper Series, No.6, The World Bank, Washington, 2018, p.3.

(3)Tom Guorui Sun and Alex Payette, China's Two Ocean Strategy: Controlling Waterways and the New Silk Road, The French Institute for International and Strategic Affairs, Paris, 2017, p.14-15.

ب.وبما ان مبادرة الحزام والطريق تتكون من مجموعة شبكات برية وبحرية وخطوط الامداد تسعى الصين من خلالها الى توسيع وجودها العسكري في الخارج سواءاً كان في اطار عمليات حفظ السلام التابعة للامم المتحدة او بحجة حماية البنية التحتية للشبكات وخطوط الامداد ، وسيزيد الوجود المادي للجيش الصيني، وتجدر الإشارة الى ان الأهداف الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق قد حددتها بوضوح الخطة الخمسية كالتالي: (سنعمل على زيادة حجم التجارة والاستثمار في المبادرة وتحسين آليات التعاون الثنائي والمتعدد الاطراف مع التركيز على سياسة الترابط في البنى التحتية، وتسهيل التجارة وتدفق رأس المال والتبادلات بين الافراد، وسوف نسرع الجهود لتنفيذ استراتيجية منطقة التجارة الحرة، وسيتم انشاء شبكة من مناطق التجارة العالمية ذات المعايير العالية، وسوف نعزز التعاون مع المنظمات والمؤسسات المالية الدولية ، وسنعمل على تطوير البنك الآسيوي للأستثمار في البنية التحتية وبنك التنمية الجديد، وصندوق طريق الحريروجذب رأس المال الدولي لانشاء منصة متعددة للتعاون المالي، وسنعمل على تطويرالنقل المتعدد الوسائط الذي يدمج ما بين الطرق السريعة والسكك الحديدية والممرات المائية والجوية وبناء الطرق اللوجستية الدولية، وتطوير البنية التحتية على طول الطرق الرئيسة في موانئ الدخول الرئيسة وسنعمل على تطوير منصة سيكيانغ على اعتبارها المنطقة الرئيسة في مبادرة الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وستكون فوجيان المنطقة الاساسية لطريق الحرير البحري في القرن 21، إضافة الى اننا سنجري تعاوناً دولياً مكثفاً في مجالات التعليم والعلوم والتكنلوجيا والثقافة والرياضة والسياحة وحماية البيئة والرعاية الصحية)[1].

ت.يساعد تطوير الحزام الاقتصادي لطريق الحرير في القضاء على عدم التوازن بين شرق وغرب الصين بين المقاطعات الغربية الخمس التالية (سينكيانغ – قاتسو – شينغهاي – شانسي – نينقشيا) وقد اصبحت سيكيانغ منطقة القلب بسبب موقعها الجغرافي، ومساحتها والموارد والامكانيات والتأثير من خلال ربط الصين بالعالم الخارجي ومن الممكن ان يحفز الاصلاح في الصين والتنمية مما يمهد الطريق لحل مشكلة تركستان الشرقية، كما سيساعد الإصلاح في غرب

([1]) Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD) Business and Finance Outlook, China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape (Report), France, 2018 , p10.

وللمزيد من الاطلاع عن اهداف مبادرة الحزام والطريق الاستراتيجية ينظر الى :

Richard Ghiasy et al, The 21 Century Mritime Silk Road Security implications and ways forward for the European Union, Publisher Stockholm Peace Search Institute, Stockholm, 2018, p.1.

Ijaz Khalid et al , Analytical Overview of Beijing's Belt & Road Corridors , Global Political Review , Vol. III, No. II, Pakistan, 2018, p.24.

حميد شهاب احمد ، زيدون سلمان محمد ، تطور القوة والقدرات الصينية بعد الحرب الباردة ، مجلة العلوم السياسية، العدد 56 ، جامعة بغداد كلية العلوم السياسية 2018، ص 32-37

الصين في توسيع الطلب المحلي ويخلق مصادر جديدة للنمو الاقتصادي ويمكن غرب الصين من ممارسة دوره في الموارد والطاقة والسياحة لتضييق الفجوة بين شرق وغرب الصين وتحقيق تنمية اقتصادية، اجتماعية متوازنة [1].

ث. ويرى العلماء الصينيون بأن مبادرة الحزام والطريق يمكن أن تساعد في تحسين الاستقرار لانها ستخفف من مصادر العنف في الدول الهشة، ويقول اللواء المتقاعد وانج هاييون، كبير المستشارين في المعهد الصيني للدراسات الاستراتيجية الدولية (CIISS)، "أن النمو الاقتصادي الذي أوجدته مبادرة الحزام والطريق سوف يقضي على الفقر، وهو أصل الإرهاب والتطرف ، وسيلعب دوراً في نزع فتيل الصدامات الحضارية التي لا ينبغي أن تحدث أبدًا ، وتهدئة المشاعر الاجتماعية المضطربة في المناطق الإسلامية، ويمكن أن يقلل هذا من التهديدات التي يشكلها الانفصاليون الأويغور ومسلحوما يسمى بالدولة الإسلامية (داعش) الذين يتسللون إلى الصين"[2].

ج. تحسين الاتصال الرقمي لان جزء من مبادرة الحزام والطريق هو تحسين الاتصال بين الدول المشاركة وهذا يعني ان انشاء ما يسمى بالبنية التحتية (لطريق الحرير الرقمي) اي مجتمع الانترنيت الذي سيسهل التجارة الالكترونية عبر الحدود والخدمات المصرفية ووفقاً لنائب وزير ادارة الفضاء الالكتروني في الصين، " ينبغي تنفيذ طريق الحرير الرقمي بالإضافة الى تنفيذ خطة الانترنيت بلس للدولة ، حيث سيتم توصيل كل شيء بالشبكات الفائقة السرعة مع وجود عقبات رئيسة واهمها متطلبات الترخيص وحصص المنتجات".

ح. تعزيز المكانة الدولية للعملة الصينية (اليوان)، حددت الصين هدف جعل العملة الصينية كعملة احتياط عالمية ، وفي العام 2015انضم الى البنك الاوروبي للأنشاء والتعمير واسس البنك الاسيوي للاستثمار في البنية التحتية ، وبنك التنمية الجديد ، اضافةً الى صندوق النقد الدولي وقد اضاف اليوان الى سلة عملات حقوق السحب وسيتم استخدام العملة الصينية بشكل متزايد في القروض وسيساعد تركيز البنية التحتية لمبادرة الحزام والطريق الى زيادة عدد القروض الممنوحة بالعملة الصينية، اضافةَ الى ان دول الشرق الاوسط الواقعة على طريق الحرير الجديد قد أصبحت مؤخراً مراكز تجارية خارجية مثل قطر مع مراكز تسمح باصدار سندات، وسيساعد

([1])Xing Lia and Wan Wang, the"Silk Road Economic Belt" and the China Dream Relationship: A Strategy or Tactic, Sociology Study, Vol.5, No.3, China, 2015, p.170-172.

([2]) Joel Wuthnow,Chinese Perspectives on the Belt and Road Initiative: Strategic Rationales, Risks, and Implications, China Strategic Perspectives, No. 12 , Center for the Study of Chinese Military Affairs Institute for National Strategic Studies , Washington , 2017, 8-10 .

النمو الكبير في التجارة بين الصين ودول الخليج على تمهيد الطريق لدبي لتصبح مركزاً تجارياً آخراً للعملة [1] ، أما الجوانب الأخرى في مبادرة الحزام والطريق تتمثل في :

2. أنشاء البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية (AIIB):

عندما اعلن الرئيس الصيني شي جين بينغ خلال زيارته الى كازاخستان واندونيسيا في اكتوبر 2013، خطط الصين الطموحة لما يسمى ب (الحزام الاقتصادي لطريق الحرير) وطريق الحرير البحري ويستهدف الحزام الاقتصادي لطريق "آسيا الوسطى واوروبا بشكل اساسي ، بينما يستهدف طريق الحرير البحري بشكل اساسي جنوب شرق وجنوب وشمال آسيا اضافة الى الطريق الثالث وهو الطريق الفضائي، وستكون هذه الاستراتيجية بعيدة المدى ولها آثار اقليمية وعالمية لعقود قادمة، ولدعم تنفيذ الاستراتيجية قامت الصين بأنشاء البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية (AIIB)، والتي تظهر مبادراته في البنية التحتية لطريق الحرير الجديد، وقد تم الاطلاق الرسمي للبنك خلال حفل توقيع حضرته 21 دولة آسيوية مؤسسة ، ووفقاً لبنود الاتفاقية للبنك ستمتلك الصين حصة اجمالية تزيد عن 26 % بسبب مساهمتها البالغة 29.78 مليار دولار، وبذلك أصبحت الصين اكبرمستثمرومساهم في البنك، ويلزم 75% من اجمالي الاصوات لتعديل الاتفاقية وتعديل حصص رأس المال للأعضاء الاقليميين وزيادة قاعدة رأس مال البنك واجراء تغييرات رئيسة أخرى وبالتالي تتمتع الصين بحق النقض في البنك مع اكثر من 3.5 ترليون دولارمن احتياطيات النقد الاجنبي وتمتلك موارد مالية وفيرة للمساعدة في تطوير البنية التحتية في دول المنطقة، اما دوافع انشاء البنك، فهي بسبب الحاجة الملحة بين الدول الآسيوية للاستثمارلتطوير البنية التحتية، فتواجه العديد من الدول الآسيوية النامية مهمة رفع مستوى البنية التحتية لطرق النقل الجوي والموانئ وسكك الحديد وهوعائق اساسي أمام تحقيق الانطلاق الأقتصادي المحلي والتكامل الاقليمي، ان البنية التحتية القديمة غيرملائمة للموانئ جعلت النقل البحري داخل الاقليم وبين الاقاليم الأخرى مكلفاً للعديد من الدول الآسيوية ، إضافة الى إنهم يفتقرون الى الموارد المالية لتحديث منشآتهم الحالية كما ذكرمسؤولون في كمبوديا انهم بحاجة ماسة الى المزيد من الاستثمار الاجنبي لبناء الموانئ العميقة ومرافق البنية التحتية لأستيعاب سفن الشحن الكبيرة، فضلاً عن ان البنك يوفرقناة لأستثمار رأس المال الصيني في الدول الأخرى، وستعمل المبادرة على توسيع نطاق وعمق الانشطة الاستثمارية والتجارية للشركات الصينية في المنطقة ، واظهرت الصين نفوذها الاقتصادي من خلال ضخ استثمارات

([1])Alessia Amighini , Towards a New Geography of Trade?, in Alessia Amighini, eds, China’s Belt and Road: a Game Changer?, First edition , The Italian Institute for International Political Studies, Italy, 2017, p. 122-126.

بمليارات الدولارات في الدول الآسيوية النامية في مجالات مختلفة مثل بناء البنية التحتية والانتاج الزراعي والتعدين والتصنيع الى خدمات وتجارة التجزئة وقامت بالفعل استثمارات ضخمة في النقل ومشاريع البنية التحتية الأخرى الموجودة في دول طريق الحرير والاستثمار في الموانئ، وقد قامت الشركات الصينية في بناء العديد من موانئ الحاويات ومنحت حقوق الادارة وتقع هذه الموانئ في مواقع استراتيجية على طول طريق الحرير في الصين مما يمكن الصين من التحكم في نقل البضائع والافراد (1)، ينظر الى جدول (21)

جدول (21) استثمارات الشركات الصينية في موانئ الحاويات على طول طريق الحرير.

الدولة	موانئ الحاويات	الشركة الصينية	نسبة مساهمة الشركة الصينية%
ماليزيا	كوانتان بور	Guangxi Beibu Gulf port Group	%40
سنغافورة	ميناء سنغافورة للحاويات	CoSCo pacific	%49
ميانمار	Kyaukphyu port (ميناء كياوكفيو)	China national petroleum Corporation (CnpC)	%50.9
سريلانكا	حاويات كولومبو الدولية	China merchants holdings (international)	%85
	ميناء هيمبانتوتا للحاويات	China harbor engineering Corporation	%65
باكستان	ميناء جوادر	China overseas port holding Company	عقد إيجار لمدة 40 سنة لتشغيل وإدارة الميناء
مصر	ميناء صفاجه	CoSCo pacific	%20
جيبوتي	ميناء حاويات جيبوتي	China merchants holdings (international)	%23.5
اليونان	ميناء بيريوس للحاويات	CoSCo pacific	اتفاقية إيجار لمدة 35 سنة تشغيل وإدارة الميناء
ايطاليا	ميناء نابولي للحاويات	CoSCo pacific	%50
بلجيكا	ميناء أنتويرب	CoSCo pacific	%25

Source : Hong Yu , Motivation behind China's 'One Belt, One Road' Initiatives and Establishment of the Asian Infrastructure Investment Bank , Journal of Contemporary China, Vol. 26, No. 105, Pulisher Routledge, United Kingdom , 2016 , p361.

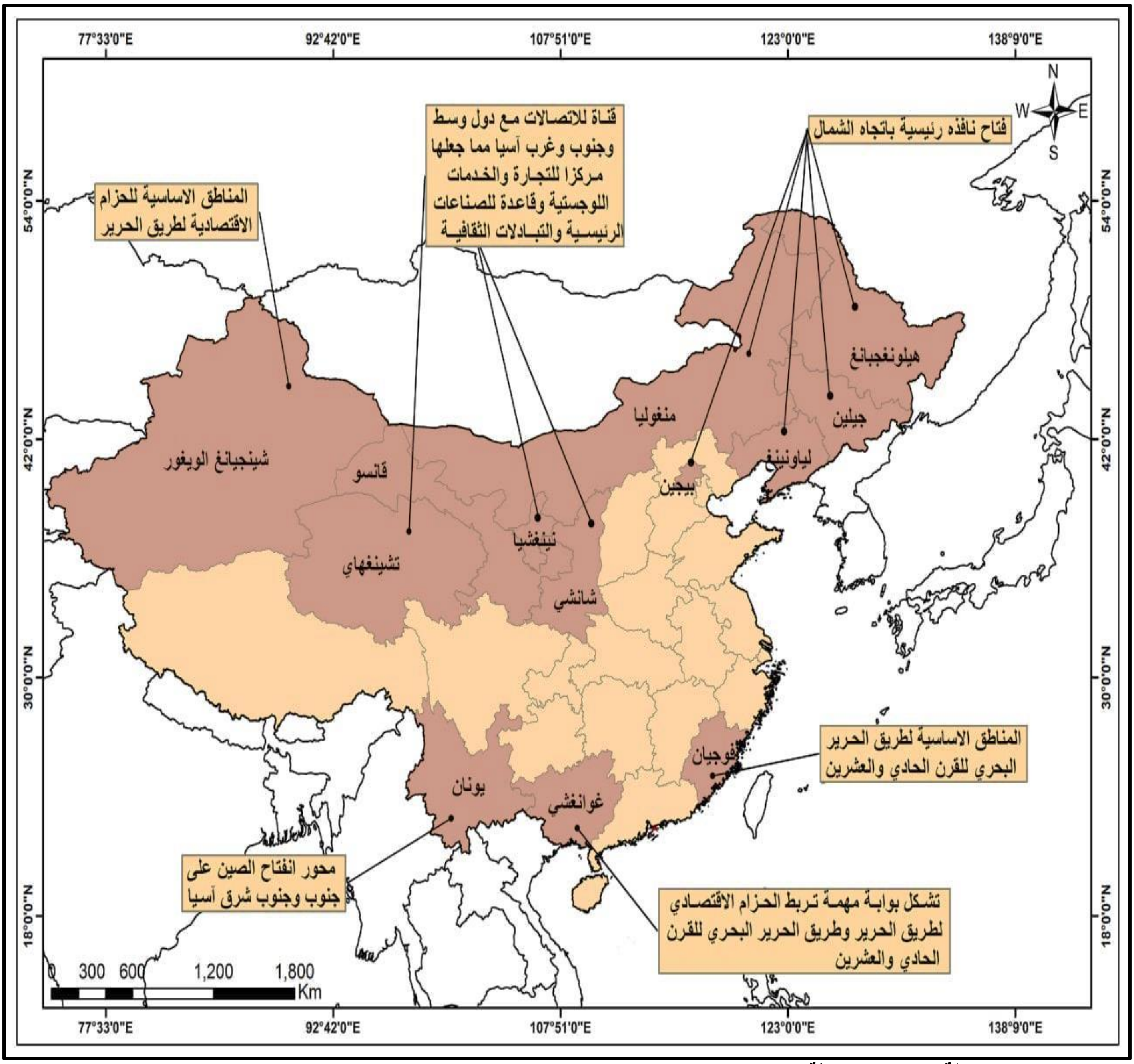
3. تأثير المبادرة على المقاطعات الصينية والفوائد الاجتماعية للمبادرة :

ستعمل مبادرة الحزام والطريق على تعزيز الانفتاح الاقتصادي في جميع انحاء الدولة ، وقد حددت اللجنة في وزارة الخارجية والتجارة 18 مقاطعة ستبنى في اطار عمل المبادرة مع منطقة سيننكيانغ الادارية الخاصة ومقاطعة فوجيان كمنطقتين اساسيتين والوضع الوظيفي(2) .

(1)HongYu,Motivation behind China's One Belt, One Road Initiatives and Establishment of the Asian Infrastructure Investment Bank , Journal of Contemporary China, Vol. 26, No. 105, Pulisher Routledge, United Kingdom, 2016 , p. 353-360.
(2)Yuki Qian, op.cit, p.12.

ينظرالى خريطة (20)

خريطة (20) المحافظات المختارة في اطار مبادرة الحزام والطريق



الخريطة من عمل الباحثة اعتمادا على :

Yuki Qian, The Belt and Road Initiative: Reshaping the global value chain, (Report), Asia Scotland Institute, Scotland, 2017, p12.

اما الفوائد الاجتماعية للمبادرة فمن المتوقع ان تؤدي الاستثمارات المتعلقة في مبادرة الحزام والطريق الى زيادة عوائد العمالة وكما هو مبين في الجدول (22)

جدول (22) عائدات العامل الحقيقي ، النسبة المئوية للتغير في عام 2030 بالنسبة إلى خط الأساس

	غير ماهر	ماهر	مجموع العمل	العاصمة	الارض	موارد الارض	بدون عمل	المجموع
العالم	0.88	0.7	0.79	0.5	1.97	0.36	0.57	0.66
منطقة الحزام والطريق	1.36	1.38	1.37	0.84	1.76	0.12	0.87	1.02
كمبوديا	4.7	3.99	4.54	5.6	4.05	4.18	5.07	4.88
الصين	0.59	0.91	0.70	0.22	0.32	-0.09	0.09	0.41
اندونيسيا	0.56	0.66	0.59	0.25	0.37	0.24	0.25	0.36
لاوس	1.09	3.34	1.47	3.24	1.19	5.03	2.22	1.97
ماليزيا	1.78	10.52	10.67	4.32	0.57	-1.59	3.59	6.28
الفلبيين	0.62	0.74	0.68	0.46	0.49	-0.1	0.45	0.52
تايلند	7.45	9.15	8.16	6.75	3.63	-1.93	6.32	6.82
فيتنام	2.31	1.85	2.16	1.94	1.24	-0.1	1.67	1.91
باقي دول غرب آسيا	2.81	1.79	2.19	0.69	2.16	1.75	0.81	1.3
بنغلاديش	8.48	8.7	7.83	10.55	21.23	4.62	12.71	9.79
الهند	0.82	0.14	0.53	0	0.9	-0.08	0.21	0.34
النيبال	1.25	0.36	1.02	0.52	1.22	0.42	0.71	0.83
باكستان	27.89	5.19	15.44	7.76	24.12	3.56	9.56	10.81
سريلانكا	0.77	0.01	0.50	0.82	0.67	0.46	0.79	0.68
بقية دول اسيا	3.13	1.67	2.48	0.66	3.04	2.44	1.36	1.75
روسيا الفيدرالية	1.2	1.57	1.40	0.67	2.83	0.63	0.7	0.89
بولندا	0.08	0.1	0.09	0.13	1.29	0.02	0.16	0.14
باقي دول شرق اوروبا	1.02	0.75	0.88	0.91	3.28	0.52	1.13	1
كازخستان	1.16	0.42	0.85	0.2	4.31	0.28	0.31	0.53
جمهورية قرغيزستان	26.07	7.95	20.42	11.71	6.55	13.19	10.16	13.08
باقي دول اسيا الوسطى	1.98	1.34	1.76	0.74	2.61	0.5	0.93	1.22
ايران	4.8	4.41	4.58	1.16	5.92	0.27	1.14	1.57
مصر	0.52	0.28	0.38	0.23	0.77	0.3	0.26	0.31
تركيا	4.72	4.52	4.65	4.13	4.14	-1.35	4.12	4.26
باقي الشرق الاوسط وشمال افريقيا	1.42	1.45	1.43	0.73	1.85	1.14	0.8	0.96
كينيا	4.48	1.7	3.76	0.87	4.38	1.3	1.13	2.22
تنزانيا	4.65	2.35	4.02	0.67	3.97	1.04	1.2	2.61
منطقة غير تابعة لمبادرة الحزام والطريق	0.36	0.48	0.43	0.19	1.77	0.31	0.22	0.33
اثيوبيا	0.69	1.1	0.78	0.58	2.75	0.52	0.87	0.92
باقي دول جنوب الصحراء الكبرى	0.94	0.21	0.62	-0.23	0.8	0.28	-0.11	0.23
امريكا الوسطى والجنوبية والكاريبي	0.37	0.01	0.20	-0.04	1.3	0.43	0.03	0.09
الولايات المتحدة	0.09	0.55	0.38	0.45	3.52	0.11	0.5	0.42
باقي الدول ذات الدخل المرتفع	0.66	0.66	0.66	0.34	1.81	0.04	0.35	0.5
باقي دول غرب اوروبا	0.26	0.28	0.28	0.18	0.95	0.24	0.19	0.22

Source: Maryla Maliszewska , Dominique van der Mensbrugghe , The Belt and Road Initiative Economic, Poverty and Environmental Impacts , Policy Research Working Paper, No.8814 ,The World Bank Group , Washington ,2019 , p.54.

بالنسبة لمنطقة مبادرة الحزام والطريق في العام 2030 فإن عوائد العمل ستشهد زيادة أعلى من عائد راس المال بما في ذلك الارض والموارد الطبيعية 1.37 % مقابل 0.87% وسيشهد العمال غيرالمهرة (1.36 %) والعمال المهرة مكاسب (1.38%) ومع ذلك فإن هنالك اختلافات واسعة عبر الدول فعلى سبيل المثال ستشهد جمهورية لاوس الديمقراطية الشعبية وتايلند زيادة كبيرة الى حد ما في اجور العمال المهرة مقارنة بغير المهرة ، على العكس من ذلك في باكستان وقيرغيزستان ، اما المكاسب النسبية بين العمالة ورأس المال تختلف على نطاق واسع عبرهذه الدول، فستزداد عائدات الأراضي في جميع مناطق مبادرة الحزام والطريق خاصةً في باكستان وبنغلاديش، وستشهد بعض المناطق انخفاضًا في عوائد الموارد الطبيعية، بينما تعد جمهورية قيرغيزستان منطقة نائية كبيرة حيث زادت عائدات الموارد الطبيعية بنسبة 13.2٪. تميل التغييرات التي تطرأ على عوائد العامل الحقيقي إلى أن تكون أصغر بالنسبة للمنطقة غير التابعة لمبادرة الحزام والطريق[1].

سيكون تأثير استثمارات مبادرة الحزام والطريق على نزوح العمالة معتدلاً ، مقياسًا للنزوح الصافي المحتمل للعمال بما يتجاوز ما هو متوقع في خط الأساس في عام 2030 (بالآلاف). وكما هو مبين في الجدول (23)

جدول (23) نزوح العمالة ، التغيير في عام 2030 بالنسبة لخط الأساس %

	الزراعة		المجموع		النسبة من القوى العاملة
	النزوح السالب	النزوح الموجب	النزوح السالب	النزوح الموجب	
مجموع العالم	- 821.8	6141.9	-14000.2	14000.2	0.37
منطقة مبادرة الحزام والطريق	- 821.8	5074.8	-11966.2	11966.2	0.48
كولومبيا	-22.7	0.0	-53.5	53.5	0.58
الصين	-438.6	0.0	-998.5	998.5	0.13
اندونيسيا	-27.4	0.0	-160.8	160.8	0.11
جمهورية لاووس	-15.7	0.0	-22.6	22.6	0.54
ماليزيا	-114.0	0.0	-382.6	382.6	2.36
الفلبيين	-19.7	0.0	-83.0	83.0	0.15
تايلند	-161.5	0.0	-516.9	516.9	1.32
فيتنام	-17.6	0.0	-180.4	180.4	0.39
باقي دول شرق آسيا	0.0	70.3	-190.0	190.0	0.32
بنغلادش	0.0	3090.8	-4775.3	4775.3	5.59
الهند	0.0	509.3	-972.0	972.0	0.15

(1) Maryla Maliszewska , Dominique van der Mensbrugghe , The Belt and Road Initiative Economic, Poverty and Environmental Impacts , Policy Research Working Paper, No.8814 ,The World Bank Group , Washington ,2019 , p.9.

نيبال	0.0	18.6	-31.3	31.3	0.15
سريلانكا	-0.6	0.4	- 23.2	23.2	0.24
باقي دول جنوب آسيا	0.0	27.5	-53.2	53.2	0.37
روسيا الفيدرالية	0.0	16.9	-118.3	118.3	0.17
بولندا	0.0	0.1	-5.9	5.9	0.04
باقي دول اوروبا الشرقية	0.0	35.2	-67.6	67.6	0.26
كازاخستان	0.0	1.4	- 9.4	9.4	0.09
جمهورية قيرغيزستان	-4.0	0.0	-48.9	48.9	1.70
باقي دول آسيا الوسطى	0.0	2.3	-82.4	82.4	0.29
تركيا	0.0	27.5	-205.9	205.9	0.71
مصر	0.0	18.6	-31.0	31.0	0.09
ايران	0.0	68.8	-250.8	250.8	0.82
باقي الشرق الاوسط وشمال افريقيا	0.0	28.6	-380.5	380.5	0.34
كينيا	0.0	197.7	-201.2	201.2	0.78
تنزانيا	0.0	193.3	-214.1	214.1	0.53
منطقة غير تابعة لمبادرة الحزام والطريق	0.0	1067.1	-2034.0	2034.0	0.15
اثيوبيا	0.0	63.7	-186.2	186.2	0.27
باقي دول أفريقيا جنوب الصحراء	0.0	542.4	- 676.8	676.8	0.16
امريكا الوسطى والجنوبية والكاريبي	0.0	370.1	-588.0	588.0	0.18
الولايات المتحدة	0.0	59.9	-194.6	194.6	0.11
باقي الدول ذات الدخل المرتفع	0.0	19.1	-165.7	165.7	0.13
باقي دول اوروبا الغربية	0.0	11.9	- 222.8	222.8	0.11

Source: Maryla Maliszewska , Dominique van der Mensbrugghe , The Belt and Road Initiative Economic, Poverty and Environmental Impacts , Policy Research Working Paper, No.8814 ,The World Bank Group , Washington ,2019 , p.55.

يتبين من خلال الجدول (23) سيبلغ إجمالي النزوح حوالي 12مليون عامل ، أو 0.48 %من القوة العاملة الأساسية في منطقة مبادرة الحزام والطريق، من المتوقع أن تفقد منطقة شرق آسيا والمحيط الهادئ العمالة الزراعية بحوالي 0.8 مليون ، بينما ستكسب جنوب آسيا أكثر من 4 ملايين عامل في القطاع الزراعي، و نتيجة لاستثمارات البنية التحتية لمبادرة الحزام والطريق من المتوقع أن تكون أكبر حصة من القوى العاملة البالغة 0.9 % بتغيير الوظائف في منطقة شرق آسيا والمحيط الهادئ ، تليها أفريقيا منطقة جنوب الصحراء ومنطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا حيث سيغير حوالي 0.6 و 0.5 % من القوى العاملة على التوالي وظائفهم ، يمكن أن تشهد منطقة مبادرة الحزام والطريق خسارة صافية لما يقرب من 0.8 مليون عامل زراعي (في عام 2030 بالنسبة إلى خط الأساس)، سيكون معظم هذا في الصين، على الرغم من أن العديد من المناطق الأخرى ستشهد خسائر في العمالة الزراعية مثل ماليزيا وتايلاند وستشهد بنغلاديش وباكستان والهند زيادة كبيرة في العمالة الزراعية ، كما هو الحال مع كينيا وتنزانيا ، يكون تأثير النزوح أقل بكثير في المنطقة غير التابعة لمبادرة الحزام والطريق، وفي حين أن الآثار قد تختلف حسب الدول ، فإن مكاسب الدخل بموجب سيناريو مبادرة الحزام والطريق ستنتشل ملايين من

الناس من الفقر مقارنة بالسيناريو الأساسي سيكون هناك رابحون وخاسرون على المدى القصير ، ولكن إذا تجسدت استثمارات مبادرة الحزام والطريق ، فمن المرجح أن يحقق الفقراء في كل من دول الحزام والطريق وغير الأعضاء في الحزام والطريق مكاسب في الرفاهية لتقييم التأثير على الفقر 9 في الدول التي يُرجح أن تكون الأكثر تضررًا ، أي الدول المنخفضة والمتوسطة الدخل ، يُفضل استخدام خطوط الفقر الدولي المدقع والمتوسط بسعر تعادل القوة الشرائية 1.90 دولارًا وتعادل القوة الشرائية 3.20 دولارًا في اليوم ، عالميًا يمكن للاستثمارات أن ترفع 7.6 مليون من الفقر المدقع و 32 مليون من الفقر المعتدل، ستستفيد الدول النامية في مبادرة الحزام والطريق إلى أقصى حد من الانخفاض في مستوى الفقر المدقع البالغ 4.3 مليون والفقر المعتدل بمقدار 26.7 مليون ، في دول مثل كينيا وتنزانيا ، من المتوقع انتشال 0.7 مليون فقير إضافي من الفقر المدقع ، بسعر تعادل القوة الشرائية 1.90 دولار في اليوم، وهذا يعادل تقريبًا انخفاضًا إضافيًا بمقدار 1.0 و 0.9 نقطة مئوية في معدل عدد الفقراء المدقعين في جنوب آسيا ، ستشهد باكستان بعض الانخفاض في معدلات الفقر المدقع مع رفع 1.1 مليون شخص مقارنة بخط الأساس، من المتوقع أن تشهد بنغلاديش والهند انتشال عدد أقل من الناس من براثن الفقر، أي 0.2 مليون (0.11% من عدد الموظفين) و 0.03 مليون (0.002 % من عدد الموظفين) ، على التوالي. في نيبال، سينتقل سيناريو الاستثمار في البنية التحتية لمبادرة الحزام والطريق وحده 60 ألف شخص إضافي من الفقر المدقع مقارنة بخط الأساس، وفي شرق آسيا والمحيط الهادئ ، تتوقع الفلبين انتشال ما يقرب من 90 ألف شخص من براثن الفقر المدقع مقارنة بخط الأساس[1].

وبعد الخوض في تفاصيل مبادرة الحزام والطريق لابد من التركيز على الطريق البحري لهذه الاستراتيجية والذي سيتم تناوله بشيء من التفصيل .

4. الطريق البحري لمبادرة الحزام والطريق :

تحاول الصين ان تميل بميزان القوة العالمية لصالحها، فيجب ان يفهم طريق الحرير البحري على انه اداة استراتيجية اساسية لتحقيق هدف الرئيس الصيني شي جين بينغ بتحويل الصين الى دولة بحرية قوية يعني اقتصاد ازرق متطور وقدرة ابتكارية قوية في العلوم والتكنلوجيا البحرية ، والنجاح في حماية البيئة البحرية، ويتكون طريق الحرير البحري اليوم من مجموعة من المشاريع الرائدة في البنية التحتية للموانئ والاستثمار المالي في ادارة الموانئ ، والاستحواذ على شركات ادارة الحاويات في جميع انحاء اوروبا ومنطقة الشرق الاوسط وشمال افريقيا وشرقها وتظهر الخريطة حالة الاستثمار الفعلي بما في ذلك المشاريع التي لا تزال طور الانشاء ، ان منطقة الميناء هي في الاساس مساحة يتم فيها تنفيذ الانشطة التجارية وتحتفظ سلطة

([1])Maryla Maliszewska, op.cit, p. 10.

الميناء بملكية الارض والدولة بسيادتها الكاملة، وتمنح سلطة الميناء المحطة لمشغل ، وفي الحالة الصينية تقوم بتشغيل محطات الحاويات من خلال توقيع امتيازات لا تنطوي على نقل الملكية ، وهنالك 5 شركات موانئ صينية هي من بين مشغلي الموانئ الرائدين في العالم وهي :

هتشيسون بورت(Hutchison Ports)، كوسكو بورت (COSCO Ports)، جاينا ميرجينت بورت (China Merchants Ports)، شنغهاي انترناشونال بورت كروب (Shanghai International Port Group) ، ميناء تشينغداو الدولي (Qingdao Port International)

ان جميع هذه الشركات متواجدة في الموانئ الكبرى على طول طريق الحرير البحري مع تواجد ملحوظ في الموانئ الاوروبية في اليونان – ايطاليا- فرنسا – اسبانيا – بلجيكا – هولندا ، الشركات الصينية موجودة ايضاً في تركيا ، اسرائيل ، مصر ، المغرب ، حتى الآن هنالك 5 مشاريع موانئ رئيسة تهيمن على المشهد بسبب حجمها وحجم الأهمية السياسية لطبيعة العلاقات الصينية مع الدول المستفيدة ولانها تتجاوز كونها مجرد استثمارات في الأسهم ولكنها اما تشمل بناء او توسيع البنية التحتية بيرايوس في اليونان هامبانتوتا وكولومبو بورت سيتي في سريلانكا ، جوادر باكستان ، جيبوتي ، البنية التحتية للموانئ هي وسيلة لاختراق أعمق للأسواق المحلية ، والمشاريع الخمسة جميعها في مراحل مختلفة من التنفيذ ، اضافةً الى استثمارات شركات الطيران الصينية في قطاع النقل السكك الحديدية، والمطارات، والطرق ومسارات الطيران الجديدة ينظر الى جدول (24) ملكية الموانئ الصينية في بحر الصين والمحيط الهندي [1].

جدول (24) ملكية الموانئ البحرية الصينية في بحر الصين الجنوبي ومنطقة المحيط الهندي منذ أكتوبر 2013

العام	المنطقة	الدولة المستضيفة	الميناء	مدة عقد الايجار
2015	المحيط الهندي	باكستان	جوادر	40 سنة
2015	المحيط الهندي	ميانمار	كايوكبيو(Kyaukpyu)	50 سنة
2015	بحر الصين الجنوبي	ماليزيا	كاونتان (Kuantan)	60 سنة
2016	بحر العرب المحيط الهندي	جيبوتي	اوبوك (Obock)	10سنوات
2016	بحر الصين الجنوبي	ميانمار	بوابة طريق ملقا	99 سنة
2017	المحيط الهندي	سريلانكا	هامبانتوتا (Hambantota)	99 سنة
2017	بحر الصين الجنوبي	بروناي	مورا (Muara)	60 سنة
2017	المحيط الهندي	المالديف	فيبوفينولا (FeydbooFinolus)	50 سنة

Source: Richard Ghiasy et al, The 21 Century Mritime Silk Road Security implications and ways forward for the European Union, Publisher Stockholm Peace Search Institute, Stockholm, 2018, p.6.

(1)Mathieu Duchâtel and Alexandre Sheldon Duplaix, Blue China: Navigating the Maritime Silk Road to Europe (Report), European Council on Foreign Relation, Berlin, 2018, p 9.

وتختلف التجارة البحرية الفعلية اختلافاً كبيراً من ميناء لآخر، فلا يوجد في جوادر محطة حاويات حتى الآن، وفي هذه المرحلة لا يزال ميناء الشحن صغيراً، وفي جيبوتي تحتوي القاعدة على ثكنات وميزات دفاعية، لكن لا يوجد بها رصيف للسفن البحرية، ومن ناحية أخرى ، نمت الحاويات في بيرايوس في اليونان بنسبة 14.4% من عام 2016 وتخطط كوسكو لتحويلها الى خامس اكبر ميناء اوروبي لحركة الحاويات وقد احتل المركز الثامن عام 2016، لقد كانت هذه الموانئ مصدر جدل كبير في العديد من الدول حيث واجهت معارضة في اليونان وسريلانكا (مظاهرات شعبية في كلا الدولتين) حتى هجمات استهدفت المواطنين الصينيين في باكستان كانت مرتبطة بمشروع جوادر، ويعد اختيار الاستثمار الصيني في مشاريع البنية التحتية قراراً رئيسياً في السياسة الخارجية لجميع الدول المشاركة، بالنسبة لليونان كان ذلك رداً على اجراءات التقشف التي اتخذها الاتحاد الاوروبي، بينما سريلانكا وباكستان تتودد الى الصين كجزء من سياستها اتجاه الهند وتكسب جيبوتي النفوذ للتفاوض على حقوق انشاء القواعد مع شركاء آخرين[1]،لقد تسببت مبادرة الحزام والطريق في مخاوف استراتيجية وامنية من قبل استراليا – الهند – اليابان – فيتنام والولايات المتحدة – فرنسا – المملكة المتحدة في اوروبا والنخب السياسية النافذة والمنظمات غير الحكومية ، كان التركيز في البداية في العام 2013 ان الطريق موجه نحو التعاون مع رابطة دول جنوب شرق آسيا (آسيان) ولم يكن النطاق الجغرافي محدد بوضوح وبعد 16 شهر تم استكمال المخطط الاولي الذي يركز على الاسيان بنقطة بحرية تصل الى المحيط الهندي وجنوب المحيط الهادئ والبحر المتوسط والمحيط الاطلسي وفي 10 يونيو 2017 ، وسعت الصين من وصول الطريق من خلال دمج المحيط المتجمد الشمالي في الطريق الذي يشار اليه غالباً بأسم طريق الحريرالقطبي. ومن ثم فإن الطريق يحتوي حالياً على ثلاث شرايين متصورة يمتد الطريق الاول[2] : من بحر الصين الجنوبي من مدينتي كوانزهو وفوزهو على الساحل الجنوبي الشرقي للصين، ثم يتجو جنوبا إلى مضيق ملقا ليتجه غربا في المحيط الهندي حتى سيريلانكا التي تعد من العقد المهمة في هذا المسار، ثم يستمر بالإتجاه غربا حتى سواحل أفريقيا والبحر الأحمر وقناة السويس ثم الى أوربا، [3]، اما الطريق الثاني : من ساحل بحر الصين الى جنوب المحيط الهادئ ومن ثم الى استراليا، اما الطريق الثالث : عبر المحيط المتجمد الشمالي ويمرالى جانب الساحل الشمالي لروسيا ليتصل مع منطقة الشمال واجزاء اخرى

([1]) Mathieu Duchâtel and Alexandre, op.cit, p 9-17.
([2])Richard Ghiasy et al, op.cit, p2-3.
([3]) مثنى مشعان المزروعي ، المسارات الجغرافية لعقد المؤلؤ الصيني وانعكاساته الجيوسياسية على دول مجلس التعاون الخليجي، مجلة كلية التربية، جامعة واسط ، عدد خاص بابحاث المؤتمر العلمي الدولي الثاني ، 2020 ، ص708.

من اوروبا، إضافة الى ذلك ان النطاق البحري للصين يفتقر للعمق، على الرغم من وقوع الصين على حدود 4 بحار (بوهاي – الاصفر – بحر الصيني الشرقي والجنوبي) فهي محاطة بشبه الجزيرة الكورية واليابان والفلبيين وفيتنام وهذا على العكس من الفضاء البحري الاميركي المفتوح على جانبي المحيط الاطلسي والهادئ وعلى النقيض من المحيط الاطلسي والهادئ أو اكثر المساحات الاستراتيجية في وسط وجنوب آسيا والذي يجتاز الحزام ، وتعد منطقة بحر الصين الجنوبي والمحيط الهندي مساحات امنية اكثر تعقيداً وتنازعاً[1]، وعلى الرغم من التشكيك الغربي الا ان الصين كانت مستمرة في تنفيذ موانئ طريق الحرير البحري، وفي العام 2014، بدأت الصين تركز على انشاء موانئ ومناطق التجارة الحرة في جميع انحاء جنوب آسيا وتم التنسيق مع الكمارك وبرامج مراقبة الجودة والتجارة الالكترونية والوكالات الاخرى لتسهيل ذلك، ان بناء الموانئ في الخارج ليس جديداً على الصين، لكن تم تجديد اهميته مع الإعلان عن طريق الحرير، ان المنطق الاقتصادي وراء مشاريع الموانئ من الصعب تحديده، فيتم الترويج لبناء الموانئ بما في ذلك ربط الموانئ بالمواد الخام والاسواق الداخلية من خلال الطرق وخطوط الانابيب والسكك الحديدية وانشاء المطارات على انها تساعد على المستوى الاقتصاد المحلي ، من خلال بناء قدرة اكبر على اعادة الشحن وانشاء مناطق تجارة حرة ومجمعات صناعية ومع ذلك فإن الجدوى لهذه المشاريع على المدى الطويل غير مضمونة، فمشروع بوابة ملقا ، فسينافس الموانئ طريق الحرير البحري الاخرى، مثل كوانتان وكذلك سنغافورة التي تعد من اكثر موانئ الشحن ازدحاماً في العالم، مشروع قناة كرا(kra)في تايلند والذي سيخلق ممراً جديداً للشحن بين بحر اندامان وخليج تايلند، والهدف هو تحويل مسار الشحن عبر الممرات الجديدة[2]،وستقلل وقت العبور بمقدار يومين الى ثلاثة ايام وبالتالي تقليل كلفة الشحن، ومشروع قناة الصين – ميانمار الذي يربط خليج البنغال بمقاطعة يونان عبر ميانمار مثال آخر ، خط انابيب النفط بين الصين وميانمار الذي اكتمل عام 2014 قد اتاح بوابة وصول الى النفط الخام من غرب آسيا [3]، ينظر الى خريطة (21) خط انابيب الصين – ميانمار.

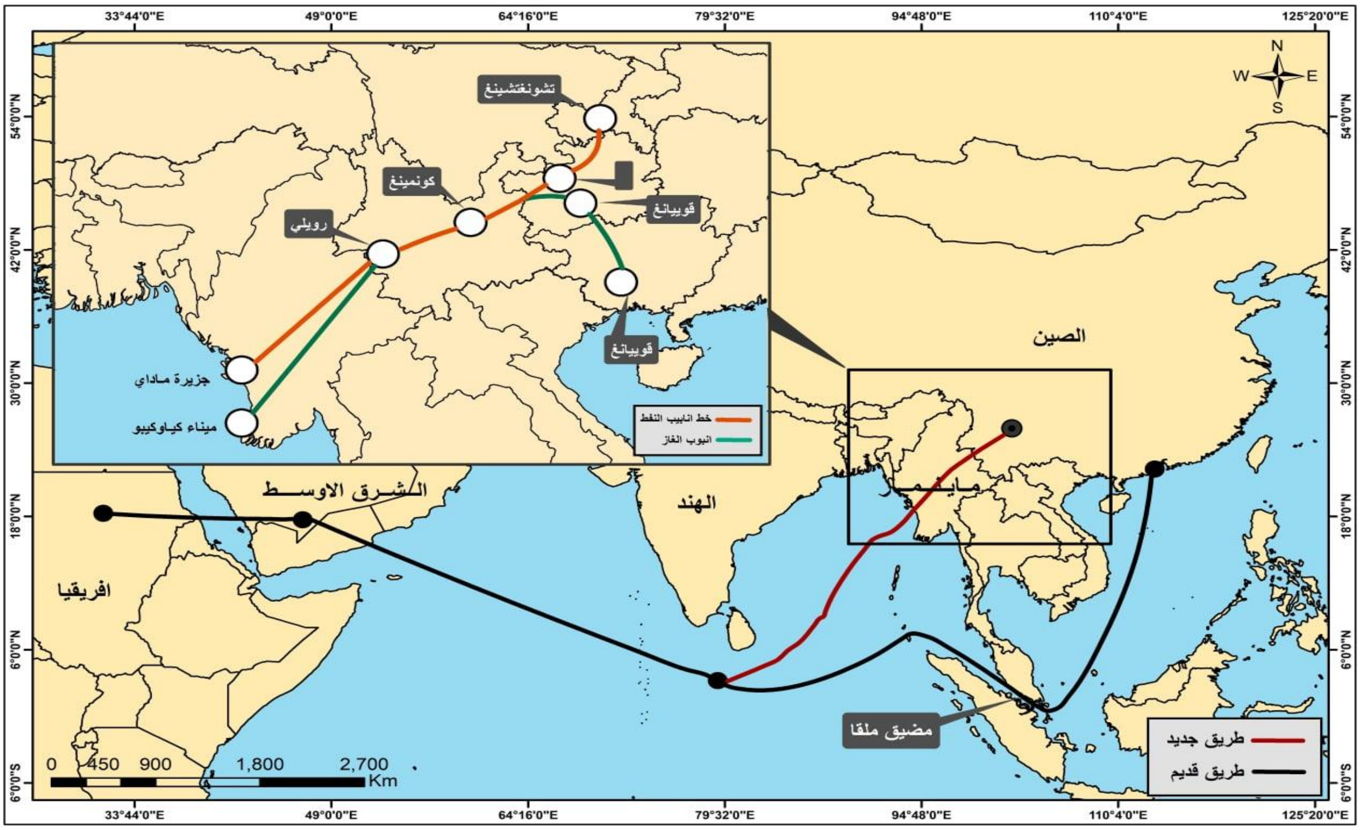
---

(1) Richard Ghiasy et al, op.cit, p3.

(2)Veerle Nouwens, China's 21st Century Maritime Silk Road Implications for the UK, Occasional Papers, Royal United Services Institute for Defence and Security Studies, London, 2019, p 5.

(3) Noor Bhatnagar , Five Years of China's Belt and Road Initiative (BRI) : Pradeep in Chauhan Gurpreet S Khurana,eds,Revisiting BRI in Tandem with the Malacca Dilemma, Maritime Perspective, First Published, National Maritime Foundation, India, 2019 , p.128.

خريطة (21) خط انابيب الصين – ميانمار.



الخريطة من عمل الباحثة اعتمادا على :

Noor Bhatnagar , Five Years of China's Belt and Road Initiative (BRI) : Pradeep in Chauhan Gurpreet S Khurana,eds,Revisiting BRI in Tandem with the Malacca Dilemma, Maritime Perspective, First Published, National Maritime Foundation, India, 2019 , p.126.

فإن دور الموانئ الصينية المبنية في ماليزيا والمنطقة غير واضحة الى حد ما، ومثال على ذلك الجدوى الاقتصادية لبعض المشاريع مبادرة الحزام والطريق مثل ميناء نابولي في ايطاليا في العام 2016 حيث باعت شركة كوسكوحصتها البالغة 50% في (Conateco) ، اكبر مشغل للمحطات في الميناء، والسبب في ذلك ان الشركة سجلت خسارة قدرها 12 مليون يورو في ذلك العام، وتم اتخاذ قرارإعادة توجيه الاستثمارات الصينية الى ميناء بيريوس في اليونان، جاء هذا القرار في اعقاب خصخصة ميناء بيريوس في محاولة لجذب المزيد من الاستثمار، وهذا مثال على ان الاستثمارات التي تتم في اطار طريق الحرير البحري لم يتم التفكير في مدى جدواها، [1]

وتعتبر جنوب شرق آسيا وجنوب المحيط الهادئ كمناطق استراتيجية رئيسة لطريق الحرير وتعتبر حماية القنوات البحرية في هذه المناطق جزءاً مهماً في المصالح الاستراتيجية للصين ، وفي تقريراعد في الدفاع الوطني الصيني اشار المعهد الجامعي للدراسات الاستراتيجية الى ان90% من التجارة الخارجية للصين تتم عبر طريق النقل البحري، وقد اصبحت امريكا

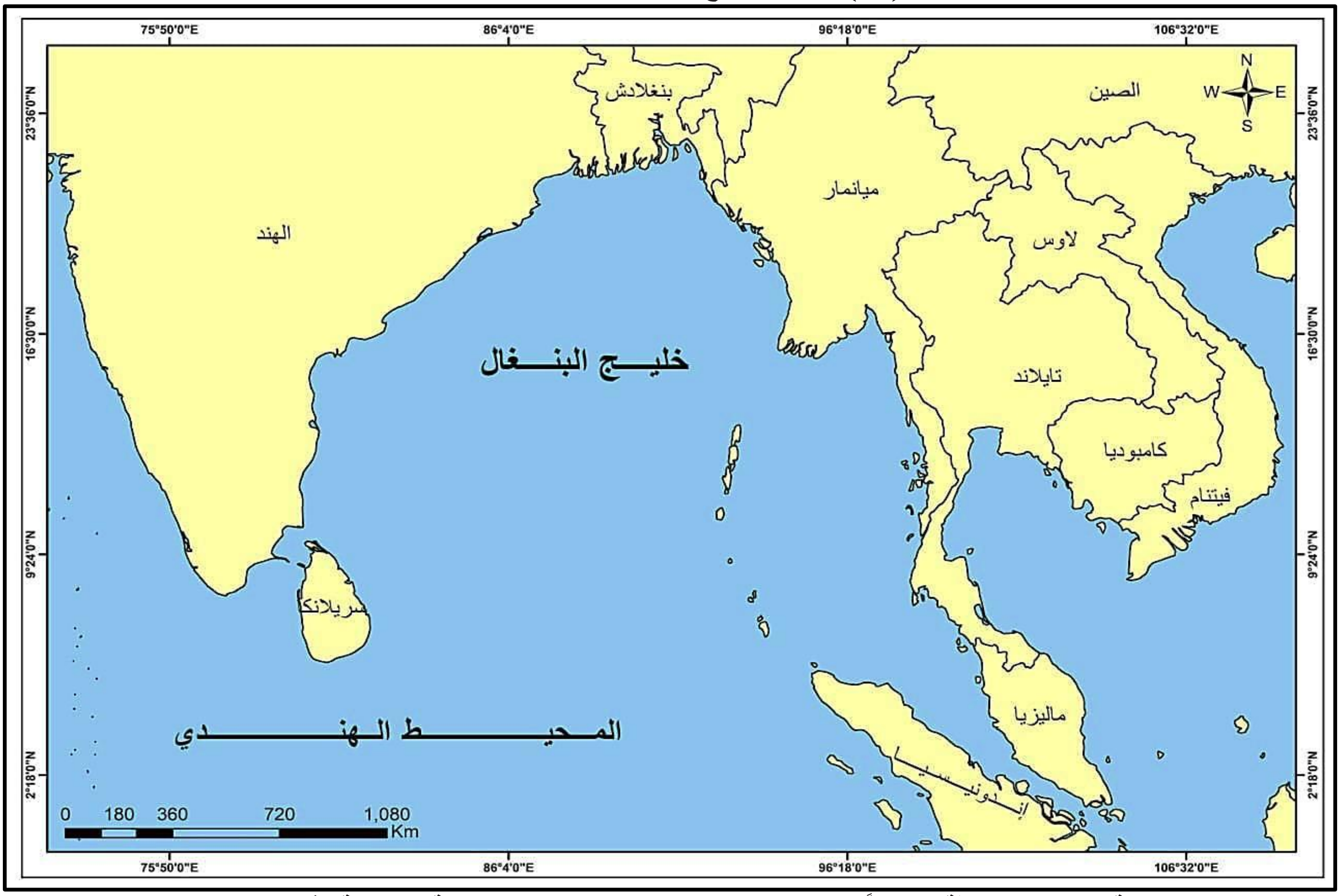
([1])Veerle Nouwens,op.citp, p.6-7.

الوسطى والجنوبية ومنطقة البحر الكاريبي مؤخراً موضعاً لتركيز المبادرة، وكان للبرازيل نصيب كبيرمن المشاريع حيث حصلت على 9 من اكبر 10 صفقات للبنية التحتية في المنطقة منذ 2013 وتديرهذه المشاريع شركات مملوكة للدولة الصينية، ومن اهم هذه الشركات الصينية التي تديرميناء حاويات بنما كولون وهي شركة خاصة، ووفقاً لتقرير اخباري صيني سيكون للقناة دوراً مهما في تنسيق التنمية بين الموانئ على طول الحزام والطريق وتساعد في تسهيل زيادة التجارة والتنقل بين الصين وشرق الولايات المتحدة، بالاضافة الى مشاريع الموانئ في كوبا وجزر الباهاما ، وقد عبرت الصين عن اهتمامها في بناء مشروع في جمايكا على الرغم من ان ذلك لم يوتي ثماره بسبب المخاوف البيئية، اما بالنسبة للشرق الاوسط وشمال افريقيا، وفي الخليج العربي، تعد الامارات العربية المتحدة، من المواقع الحديثة التي تم انشاؤها باستثمارات تبلغ حوالي 300 مليون دولار بعد الخليج سترسو السفن في جيبوتي واليمن ومصر واسرائيل والجزائر، ويتم الترويج لهذه الموانئ بشكل رئيسي لتوسيع احجام الحاويات وتوسيع التجارة الثنائية من خلال المناطق الصناعية المصاحبة، وفي اوروبا حصلت شركة كوسكو على حصصاً في موانئ تركيا وهولندا وحصة كبيرة في شركة (Moatum) المستغلة لمحطات الحاويات الاسبانية ، وفي حين استحوذت شركة(China Merchant Holding International Limited) على جزء من ملكية محطات الموانئ الاجنبية بما في ذلك المحطات الاوروبية من خلال حصتها البالغة 49% في Terminal Link الفرنسية، ومن غير الواضح اذا ما كانت هذه الموانئ هي جزءاً من الطريق البحري او تعمل كنقاط نهاية لخطوط السكك الحديد البرية والتي تشكل جزءاً من الحزام البري العابر لأوراسيا، وتستخدم الموانئ المطورة كنقاط نهاية للطرق البرية ، بينما يبدو ان موانئ طريق الحرير تركز بشكل كبيرعلى بناء بنية تحتية جديدة للموانئ والاتصال بالاسواق الجديدة [1]، وبعد الحديث عن طريق الحرير البحري لا بد من معرفة النشاط البحري الصيني في المحيط الهندي والذي يعد من المرتكزات الاساسية لسلسلة الآلئ الجديدة في اطار مبادرة الحزام والطريق، قامت الصين من خلال عدد من الشركات المملوكة للدولة بتمويل انشاء موانئ جديدة بالإضافة الى زيادة وتحديث الموانئ الجديدة الموجودة في عدد من الدول كجزء من مبادرة الحزام والطريق ومن اهم هذه الموانئ هي موانئ منطقة خليج البنغال الذي يعتبراكبرخليج في العالم، تحده الهند من الغرب وتايلند من الشرق مع بنغلادش وميانمار وسريلانكا الواقعة بينهما، ينظر الى خريطة (22) وتكمن اهميته من الناحية الجغرافية لكونه يشغل موقعاً جغرافياً مركزياً لمنطقة المحيطين الهندي والهادئ، وهذا الجزء من المنطقة الساحلية الآسيوية مكتظ بالسكان ويتقاطع مع بعض الطرق التجارية الهامة سواءاً بين قارات أو

([1])Veerle Nouwens, op.cit, p 10-15.

الاقاليم في العالم، تقع بعض الموانئ المهمة في المنطقة مثل كولكاتا وتشيناي وتشيتاغونغ ويانغون وكاكجينادا وبونديشيري وفيشاحاباتنام، ووفقاً للتقديرات(pb) فان ميانمار تمتلك 21.9 تريليون قدم مكعب من احتياطيات الغاز بينما تمتلك بنغلادش 13.77 تريليون قدم مكعب، ويقع معظمها في خليج البنغال، ويرى أحد الخبراء الهنود من ان بنغلاش تقع فوق بحيرة غاز وتقدر امكانات طاقتها البحرية بحوالي 200 ترليون مترمكعب مع امكانية ان تكون واحدة من اكبر منتجي الغاز الطبيعي في العالم ، الخليج هو ايضاً خزان ضخم للنفط ومصايد للأسماك وانواع مختلفة من المعادن، الخليج مهم بسبب تغلغله العميق نحو الداخل [1].

خريطة (22) منطقة خليج البنغال واهميتها الاستراتيجية .



الخريطة من عمل الباحثة اعتماداً على : مازن مغايري، اطلس العالم، المكتبة الجامعية، فاسطين ، 2010، ص65.

اما اهميته من الناحية الجيواستراتيجية تكمن في كونه واقع عند تقاطع المجالات الحيوية للمصالح الاستراتيجية للصين والهند، ويقارنها البعض ببحر الصين الجنوبي كمركز رئيسي للمنافسة بين الصين وجيرانها، اضافة لكون هذه المنطقة تشهد حالة من عدم الاستقرار الأمني

(1)Mohd Aminul Karim, China's Proposed Maritime Silk Road: Challenges and Opportunities with Special Reference to the Bay of Bengal Region , Pacific Focus, Vol. 30, No. 3, Center for International Studies, Inha University, South Korea, 2015 , p 311.

والجرائم عابرة للحدود مثل عدم الاستقرارالسياسي وحركات التمرد الانفصالية والصراعات الطائفية والدينية التي لها اثارعابرة للحدود ومشكلات امنية بحرية مثل القرصنة وتهريب الاسلحة والاشخاص، ويعد خليج البنغال مهم للمناطق غير الساحلية مع المحيط الهندي مثل شمال شرق الهند والمنطقة الجنوبية للصين ونيبال وبوتان، وسيؤدي الوصول الى منفذ باي (Bay) الى اضافة قيمة كبيرة الى التنمية والنمو الاقتصادي الصيني، ومن المرجح ان يؤدي الطلب على الموارد الحيوية مثل الطاقة وما يترتب على ذلك من عسكرة لمياه المنطقة الى زيادة المنافسة بين القوى الكبرى كجزء من اهدافها طويلة المدى، لذا فإن البحرية الامريكية هي المستفادة من القوة البحرية للهند في المحيط الهندي، وهذا يشمل منطقة خليج البنغال، كما انها لا ترغب في رؤية المنطقة يسيطرعليها عملاق واحد مثل الصين، وعند النظر الى الاستثمارات في الدول الاقليمية يلاحظ بإن الاستثمارات الصينية هي المهيمنة وإن دولاً مثل الولايات المتحدة واليابان تسعى الى كسب نفوذ في الخليج، ومنها عرضت اليابان قروض بقيمة 500 مليون دولار لميانمار والغت ديون بمقدار 1.74 مليارمن الديون المستحقة لليابان في العام 2013وعلقت احد الصحف اليابانية ان " احد اهداف تحرك اليابان الى ميانمار هو مواجهة النفوذ الصيني المتزايد "، وعلى ما يبدو ان هنالك سباق جيوسياسي في غرب المحيط الهادئ يمتد على ما يبدو الى الخليج كما يتضح ذلك من اجزاء التدريبات العسكرية السنوية المشتركة في جنوب خليج البنغال بالقرب من الهند ومضيق ملقا، وتشهد تجربة مالابار لعام 2015 حضور اليابان الى جانب الهند والولايات المتحدة في التدريبات في خليج البنغال بعد انقطاع دام 8 سنوات، وقد لاحظ جيف سميث المتخصص في شؤون جنوب آسيا في مجلس السياسة الخارجية الامريكية بأن اليابان حريصة على المشاركة في التدريبات المذكورة في الوقت الذي تريد فيه دوراً عسكريا موسعاً ضد الصين كل هذه التغييرات تميل الى ان تؤدي الى شد الحبل بين الصين والهند واليابان والولايات المتحدة للتأثير على المنطقة (1)، ان الاستثمار الصيني في الموانئ يعتبر تجديد لسلسة اللآلئ، ويمكن تفصيل الاستثمارات الصينية في موانئ المحيط الهندي واهما ما يأتي:

ميانمار: حيث يدرك المخططون الاستراتيجيون الصينيون أهمية الموقع الجغرافي الاستراتيجي لميانمار بالنسبة للنمو الاقتصادي الصيني، ويرى المخططون الاقتصاديون الصينيون في ضرورة إعادة فتح طريق بورما القديم لربط المقاطعات الداخلية الفقيرة التي تخلفت عن المقاطعات الساحلية المزدهرة مثل يونان ، وربطها بالاقتصادات سريعة النمو في جنوب شرق وجنوب آسيا سعت الصين إلى بناء طريق بري عبر ميانمار إلى ميناء يمكنها من خلاله تصدير سلع استهلاكية رخيصة إلى البر الرئيسي لجنوب شرق آسيا والهند ودول نامية أخرى بعيدة ،

(1) Mohd Aminul Karim, op.cit, 312.

مثل هذا المنفذ سيقلل من وقت النقل لبعض التجارة الصينية ويساعد على تجنب نقطة الاختناق في مضيق ملقا في حالة نشوب صراع [1]، وكانت الحجة في أن الموانئ البحرية الصينية معرضة لحصار عسكري أو انقطاع في بحر الصين الجنوبي والشرقي، بدأ مخططو الدفاع الصينيون في التأكيد على الحاجة إلى طريق من يونان إلى رانغون على اعتباره خط نقل مهم للسلع والمواد، كانت تحركات الصين إلى ميانمارفي التسعينيات تجسيدًا لهدف استراتيجي صيني طويل الأجل هو فتح خليج البنغال بحر أندامان عبر الحدود الجنوبية الغربية للصين، وتشغل ميانمار مكانة بارزة في استراتيجية الصين البحرية باعتبارها قاعدة استراتيجية، يعد مشروع ميناء تشاوبيو العميق الذي تبلغ قيمته 7.3 مليار دولار أمريكي، من اهم الموانئ البحرية على خليج البنغال، [2] حيث فاز كونسورتيوم من الشركات الصينية بعقدين يتعلقان بالمنطقة الاقتصادية الخاصة بما في ذلك الميناء المذكورفي محافظة راخين (Rakhine) بالقرب من ميانمار وهي ايضاً موقع لخط انابيب ينقلالنفط الذي يتم تفريغه من الناقلا في جزيرة ماداي(Maday) براً الى الصين وبالتالي ، فإنه يتناسب تماماً مع المتطلبات الصينية لتقليل الأعتماد على مضيق ملقا، وتجدر الأشارة الى ان تشاوبيو تبعد حوالي 700 ميل بحري عن الساحل الشرقي للهند وميناء(Visakhapatnam) الاستراتيجي، ومن الناحية الاستراتيجية ، فإن هذا يضع ميانمار كمصدر للطاقة وطريق للشحن العابر للصين، كجزء من طموحها لتأمين الوصول إلى المحيط الهندي[3] ،وقد اعلنت الصين ان اكثر من 40 مليار دولار تم تقديمها خلال مؤتمر الآسيان والصين لتطوير البنية التحتية في ميانمار، وبغض النظر عما اذا كانت تستثمره في مشاريع البنية التحتية المختلفة ، وقد تساهم هذه الاستثمارات في ربط رابطة امم جنوب شرق آسيا او الترابط بين الصين – الهند – ميانمار – بنغلادش، الممر الاقتصادي بين بنغلادش والصين – الهند – ميانمار (BCIM) في المرحلة الاخيرة من دراسة الجدوى الخاصة بها فسيكون هذا المشروع مهم للتواصل اذا ما تم تنفيذه في الوقت المناسب [4].

أما بنغلادش: فإن الخليج هو الحدود التالية للتنمية حيث ان بنغلادش لديها خطان بحريان مهمان ومميزان للاتصال في الخليج أحدهما يتجه شرقاً الى جنوب شرق آسيا والصين واليابان عبر مضيق ملقا والآخر الى الغرب الى السعودية والامارات وايران وباكستان ، هذان الخطان هما

([1])Mohan Malik , Myanmar's Role in China's Maritime Silk Road Initiative , Journal of Contemporary China, Volume 27, Issue 111, Pulisher Routledge, United Kingdom, 2018, p 3.

([2]) Ibid, p 9-11.

([3])Gopal Suri, China's 21st Century Maritime Silk Road Old String with New Pearls? Occasional Paper, The Vivekananda International Foundation, New Delhi, 2016, p18.

([4]) Mohd Aminul Karim, op.cit, p.312.

شريان الحياة الاقتصادي لبنغلادش ، وخاصةً الى الطاقة ومع ذلك فإن هنالك خلل في انشاء ميناء بحري عميق في سوناديا ، شيتاغونغ في جنوب بنغلادش بالقرب من جزر اندامان و نيوكوبار وميانمار ومضيق ملقا، فيفكرالصينييون في بناء هذا الميناء لأنه ذا اهمية كبيرة بالنسبة لبنغلادش، ولم يتم التوصل لاي اتفاق للان[1]، ان تحديث ميناء شيتاغونغ من قبل الصينيين هي لؤلؤة أخرى ظلت تفاصيلها بعيدة، وتدرك الصين الاهمية الاستراتيجية شيتاغونغ، وتمول الصين ايضاً تحديث ميناء مونغلا (Mongla) وتتنافس مع اليابان على بناء ميناء للمياه العميقة في سوناديا(Sonadia)، ان فائدة هذه الموانئ للصين ليست واضحة لان الخطوط الصينية لأنشاء ممر من الصين الى بنغلادش عبر الهند لا تزال بعيدة جداً الى جانب اعتماد بنغلاش على الصين في عتادها العسكري لسنوات ان الاستثمار الصيني في هذه الموانئ قريب من المنشآت الاستراتيجية الهندية وهو ما يدعو الى مزيد من التدقيق [2]، لقد برزت بنغلاديش كواحدة من المحاور المهمة للربط البحري وكذلك البري بين المحيط الهندي والمقاطعات غير الساحلية في الصين ، وخاصة مقاطعة يونان ، التي حولت هذه العلاقة الثنائية في سياق أكبر مربح للجانبين ، انضمت بنغلاديش رسميًا إلى مبادرة الحزام والطريق خلال زيارة الرئيس شي في عام 2016، وتنظر بنغلاديش إلى مبادرة الحزام والطريق على أنها فرصة هائلة لتحقيق أهدافها الإنمائية الوطنية المتمثلة في أن تصبح دولة متوسطة الدخل في العام 2021 ودولة متقدمة بحلول عام 2041، لقد أبدت الصين اهتمامًا بـتطوير ميناء بحري عميق في بنغلاديش في إطار مبادرة طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين، وتجري الآن أعمال البناء والبنية التحتية في مشروع نفق كارنافولي متعدد القنوات المدعوم من الصين في جنوب بنغلاديش على قدم وساق، يُنظر إلى النفق على أنه مكون رئيسي في العديد من المشاريع المتعلقة بمبادرة الحزام والطريق ، وتطوير البنية التحتية الدولية وبرنامج تيسير التجارة الذي تديره الصين وبمجرد اكتماله سيربط النفق مدينة شيتاجونج الساحلية ، ثاني أكبر مدينة في بنغلاديش بالجانب البعيد من نهر كارنافولي موقع المنطقة الاقتصادية الصينية الجديدة، وسيعمل على تقليل من وقت السفر بين شيتاغونغ وكوكس بازار، إحدى الوجهات السياحية ، ويخفف الازدحام الشديد على الجسرين الموجودين عبر النهر، كما أنه سيغذي مشروعين آخرين قيد التنفيذ حاليًا - الطريق السريع الآسيوي والطريق السريع دكا - شيتاغونغ - كوكس بازار، في الوقت الحاضر، ووفقًا لمصادر حكومية ، تم تأمين 1.02 مليار دولار من الدعم الأولي من بنك الصين، مع تسهيل إضافي بقيمة 663 مليون دولار، يتم سداده على مدى 20 عامًا بسعر فائدة 2٪ ثم تم توفير الرصيد المستحق من قبل

(1) Mohd Aminul Karim, op.cit, p. 312.
(2)Gopal Suri, op.cit, p19.

حكومة بنغلاديش،وتمت إدارة المشروع بشكل مشترك بين بنغلاديش وشركة تشييد الاتصالات الصينية ، مع توفير فرع هونغ كونغ لشركة Ove Arup & Partners تصميمًا إضافيًا ودعمًا فنيًا بطول إجمالي يبلغ 9 كم، سيمر منها 3.4 كم تحت النهر، سيكون أول نفق في بنغلاديش لتسهيل النقل البري والسكك الحديدية في وقت واحد[1].

اما سريلانكا : كان بناء ميناء هامبانتوتا من قبل (China Harbour Engineering Company) وبالتعاون مع (SinoHydro) ، كان واحداً من الآلئ الاولى في المحيط الهندي ، ويقع في الطرف الجنوبي من سريلانكا، ويتمتع بموقع استراتيجي يطل على ممرات الشحن الاكثر ازدحاماً في المنطقة، وقد تم عقد اتفاق بين سريلانكا والصين في 09 ديسمبر 2017 وكانت الصفقة قد تأجلت نحو عام بسبب المخاوف بشأن استخدام الميناء من قبل الجيش الصيني، وقعت الصين صفقة بقيمة 1.1 مليار دولار مع سريلانكا للحصول على حصة 70 ٪ من هذا الميناء لمدة إيجار 99 عامًا، وتقول الحكومة إن هذه الأموال ستكون مفيدة لسداد القروض الأجنبية من خلال هذه التعاملات، حصلت الشركة الصينية على سيطرة كاملة على التشغيل التجاري وتطوير ميناء هامبانتوتا مع ضمان عدم السماح لأي دولة طرف ثالث بتقديم مقترحات منافسة أو بناء ميناء آخر في حدود 100كم، وقال رئيس الوزراء السريلانكي أنه "سيتم تحويل هامبانتوتا إلى ميناء رئيسي في المحيط الهندي"، من المرجح أن يكون للميناء دورًا مهمًا في مبادرة الحزام والطريق الصينية التي سترىبط الطرق والموانئ بين الصين وأوروبا[2] ، كما ساعد الصينيون ايضاً في تحديث ميناء كولومبو وتقوم الشركة الصينية بتشغيل محطات الحاويات الجديدة في كولومبو، كما وافقت الحكومة السريلانكية مؤخراً على اقتراح لتطوير مدينة ساحلية في كولومبوا بأستثمارات صينية، كما اضافت زيارات الموانئ التي قامت بها السفن الحربية الصينية وخاصةً الغواصات الى التصور بأن النوايا الصينية في سريلانكا قد لا تكون تجارية بحتة ، على الرغم من ان الحكومة السريلانكية الحالية قد هدأت المخاوف الهندية في هذا الصدد ، ان الاستثمار الصيني المستمر في البنية التحتية للموانئ لا يمكن ان يبدد فكرة الاستخدام المحتمل لهذه المرافق من قبل البحرية الصينية في المستقبل [3].

---

(1) Mostafa Emrul Wahid et al , Belt and Road Initiative Of China: Perspective of Bangladesh , Noble International Journal of Social Sciences Research, Vol.05, No. 06, Pakistan, 2020, p.97-98.

(2)Mohammad Razaul Karim, China in South Asia: A Strategy of „Strings of Pearls"? International Relations and Diplomacy, Vol. 8, No. 11,David Publishing Company, Germay, 2020, p.487.

(3)Gopal Suri, op.cit, p19.

وفي حالة الباكستان فمحور الطريق هو ميناء جوادر ، فقد قامت الصين ببناء ميناء جوادر بموقع استراتيجي في بلوشستان في باكستان ، في جنوب غرب بحر العرب عند مدخل الخليج العربي ، وقد اعطت الحكومة الباكستانية الامور التشغيلية للميناء إلى الصين في أبريل 2015. وسيساعد هذا الميناء في تعزيز الاقتصاد الباكستاني المضطرب ببنية تحتية ووظائف جديدة واضافةً للفوائد الاقتصادية سيكون للميناء فوائد من الناحية الأمنية وستستثمر الصين في الميناء 1.62مليار دولار، ويمكن اعتبار هذا الاستثمار أداة من من ادوات نفوذها المتزايد في المحيط الهندي[1]، وستعمل الصين على تطويره كمركز حيوي للتجارة العالمية، وفي الوقت الحاضر ، الميناء قادرعلى التعامل مع حركة المروروالحاويات ، ومن خلال القروض التي قدمتها الحكومة الصينية وسيتم بناء حواجز الامواج ومناطق الرسو الخاصة بالسفن والقنوات للسماح بإنشاء محطات اضافية، وتشمل المشاريع الاضافية البنية التحتية للمنطقة الحرة بجوادر التي يتم بناؤها داخل مباني في منطقة الميناء ستكون موطناً للصناعات الموجهة للتصدير، وتوفر المنطقة الحرة للمستثمرين الاجانب ملكية بنسبة 100% واعفاء ضريبي لمدة 23عام، واعفاء من الرسوم الكمركية للمواد المستخدمة في انشاء وتشغيل الميناء من خلال منحة الحكومة الصينية بقيمة 230 مليون دولار، سيتم بناء مطار دولي جديد في جوادر بينما يستوعب مطار جوادر الحالي الطائرات الصغيرة فقط ، اضافةً الى العديد من المشاريع منها بناء منشأة لمعالجة المياه العذبة وامدادها للسكان المحليين [2].

اما الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان (CPEC) : فهو امتداد لمبادرة طريق الحرير ويمر عبر كشمير التي تسيطر عليها باكستان، على الرغم من أن الهند تدعي أنها جزء من أراضيها، أن هذا المشروع يمكن ان يغير قواعد اللعبة في منطقة جنوب آسيا ، خاصة بالنسبة لباكستان ،سيلعب هذا الممر الاقتصادي أيضًا دورًا حيويًا في جنوب آسيا الكبرى التي من الممكن ان تعمل على تشكيل تكامل إقليمي مع أفغانستان وإيران والصين وميانمار، والممر عبارة عن شبكة من السكك الحديدية والطرق وخطوط الأنابيب لنقل النفط والغاز والتي سوف تمتد على بعد حوالي 3000 كم من كاشي في غرب الصين عبر جامو وكشمير المتنازع عليها ، إلى ميناء جوادرفي أقصى جنوب غرب باكستان، ومن المقرر ان يرتبط الممر بجوادار في جنوب باكستان بجيلجيت الشمالية ، لقد وقعت باكستان 51 مذكرة تفاهم مع الصين تمثل جميع المشاريع التي تركز على الممر الاقتصادي وقال سون ويدونغ سفير الصين في باكستان للصحفيين "إن هذا

(1)Mohammad Razaul Karim, op.cit, p.487.
(2) Arif Rafiq , The China-Pakistan Economic Corridor Barriers and Impact ,(Report) United States Institute of Peace, Peace Works, No.135, Washington, 2017, P 16.

المشروع سيخلق حوالي 13000 فرصة عمل محلية" وقد أكد الخبراء أن هذا الممر الاقتصادي من المرجح أن يقدم أكثر من مليون وظيفة في عدة قطاعات في باكستان بحلول عام 2030 (1)، الهدف الاساسي وراء الممر الاقتصادي الصيني – الباكستاني هو معالجة معضلة مضيق ملقا الصينية من خلال فتح طريق جديد للصين سيقلل طريق الطاقة والتجارة الصيني من 12000 كم عبر البحر الى حوالي 3000كلم عن طريق البرمن جوادرالى كاشغار في الصين، ان الامكانيات الاستراتيجية والاقتصادية للمرالاقتصادي ضخمة بالنسبة للصين، وهي تهدف الى تحويل الصين الى دولة مطلة على محيطين، ويقول الباحث آن آران وهو مديرمركز البحوث الهندي الباكستاني من خلال التصريح التالي:"ان الممر الأقتصادي الصيني – الباكستاني سيقلل الحد من التهديدات الامنية التي تأتي من منطقة سيكيانغ الغربية، وتأمل الصين في ان تحقق تنمية اقتصادية وتطوير للبنية التحتية للأمن في المنطقة المعرضة للخطر، فهذا الاستثمار في البنى التحتية سيخلق فرص عمل، والحد من المشاعر المعادية للدولة وزيادة الموارد وبالتالي تحسينات في النظام والقانون من خلال معالجة تهديدات الارهاب في باكستان" ، ومع ذلك فإن هذا الممر سينهي النقص في الطاقة من خلال توليد ما يقارب من 25000 ميكا واط من الكهرباء بحلول العام 2030، ويحتوي الممر على العديد من المشاريع بما في ذلك توليد الكهرباء واعادة تأهيل البنية التحتية للطرق والسكك الحديدية وانشاء مناطق اقتصادية خاصة ومؤسسات تعليمية وتطوير الموانئ ، ان الاستثمار في المشاريع المتعلقة بالممر الباكستاني يعادل اجمال يالاستثمار الداخلي الباكستاني منذ العام 1970 وما يقارب 6اضعاف حزمة المساعدات الامريكية البالغة 7.5 مليار دولار، حيث كشفت الخطة الخماسية للممرالاقتصادي الصيني – الباكستاني انها ستقدر ب 17% من الناتج المحلي الاجمالي لباكستان، وستعزز التعاون الاستراتيجي الحالي بين الصين والباكستان (2)، اما الضرورات الجيو أقتصادية للمرالاقتصادي الصيني – الباكستاني :

يدرك الصينيون تماماً حقيقة ان باكستان يمكنها ان توفر اقصر الطرق الى الخليج حيث يمثل الامن للصينيين في الخليج العربي اولوية قصوى، لقد دفعت اهمية الطاقة الاقتصاد الصيني لبناء ميناء جوادرمن اجل حماية امداداتها النفطية من الخليج العربي وكذلك الحفاظ على وجودها في المحيط الهندي ولمراقبة الانشطة البحرية للولايات المتحدة والهند ، المصالح الرئيسة للصين هي ميناء جوادر وتطوير الممرهو لتعزيز علاقتها مع باكستان من خلال هذه المشاريع التنموية الاقتصادية التعاونية واسعة النطاق من اجل حماية طرق امداد النفط وتنويع وارداتها النفطية من

---

(1) Mohammad Razaul Karim, op.cit, p 488.

(2)Mehmood Hussain, Ahmed Bux Jamali, Geo-Political Dynamics of the China–Pakistan Economic Corridor: A New Great Game in South Asia, Chinese Political Science Review, Volume 4, issue 3, Springer Nature Switzerland, 2019, p 306-307.

الممروميناء جوادر حيث الموقع الاستراتيجي القريب من الخليج العربي سيكون الممر الاقتصادي الصيني – الباكستاني طريقاً بديلاً لواردات الصين من النفط اذا تم اغلاق مضيق ملقا، وسيسهل الممر للصين تفريغ وارداتها من النفط من الخليج في الميناء أو نقله أو ضخه براً الى كاشغار، بالتالي سيكون للممر فائدة لوجستية من خلال تقليل المسافة من 16000كلم الى 2500 كلم فقط بين البر الصيني الصناعي وبين الخليج العربي، وتقع كاشغار الصينية على بعد 3500 كلم من الساحل الشرقي للصين بينما تبعد مسافة اقل من 2000 ميل من ميناء جوادر، بالإضافة الى ذلك فإن خط سكة الحديد بطول 1100 كلم وتبلغ تكلفته 10.237 مليار من شأنه ان يقلل المسافة بين العاصم اسلام آباد الى كاشغر الصينية وهي منطقة تجارية واقتصادية الى 17 ساعة [1]، أما أهمية الطريق الطريق بالنسبة للصين وباكستان ينظر الى جدول (25).

أما مكونات الطريق فيتكون من :

1- الممر الشرقي: يبدأ الطريق الشرقي للممر الاقتصادي الصيني – الباكستاني في منطقة اسلام آباد – روالبندي ويتصل بكل من كراتشي وجوادر عبر المراكز الحضرية الرئيسة في البنجاب.

2- الطريق الغربي والأوسط : من برهنان الى دير اسماعيل خان في خيبر بختونخوا عبر ميانوالي في الغرب البنجاب، مخفضًا وقت السفر من (6- 8 ساعات) حاليًا إلى حوالي ثلاث ساعات ونصف، كان من المتوقع إضافة مشروع بطول 177 ميلاً بقيمة 1.36 مليار دولار إلى مشروع الممر الاقتصادي الصيني- الباكستاني، وتقدم الصين مزيداً من المساعدة لتطويرشبكة الطرق العالية السرعة المرتبطة بميناء كراتشي ، لن تجعل المشاريع التي تدعم هذا الخط من ميناء جوادر خياراً اكثر قابلية للتطبيق التجاري للصين فحسب بل ستعمل ايضاً على تحسين جاذبية ميناء كراتشي وميناء قاسم وهما ميناءان عالميان وفي ميناء كراتشي تم افتتاح محطة حاويات جديدة ، اعمق حالياً من ميناء جوادر تجعل من كراتشي مركزاً مثالياً لاعادة الشحن لغرب الصين وشمال غرب الهند وخاصة البنجاب في حالة التخلص من اوجه القصورفي التلخيص الكمركي [2]، ينظر الى خريطة (23) طرق المواصلات والنقل في الطريق الباكستاني الصيني .

([1]) Inayat Kalim, China Pakistan Economic Corridor – A geo-economic Masterstroke of China, A Research Journal of South Asian Studies, Vol.32, No.2, Pakistan, 2017, p.262-169.

([2])Arif Rafiq, op.cit, P.14-16.

وللمزيد من الاطلاع عن الممر الاقتصادي الباكستاني – الصيني ينظر الى :

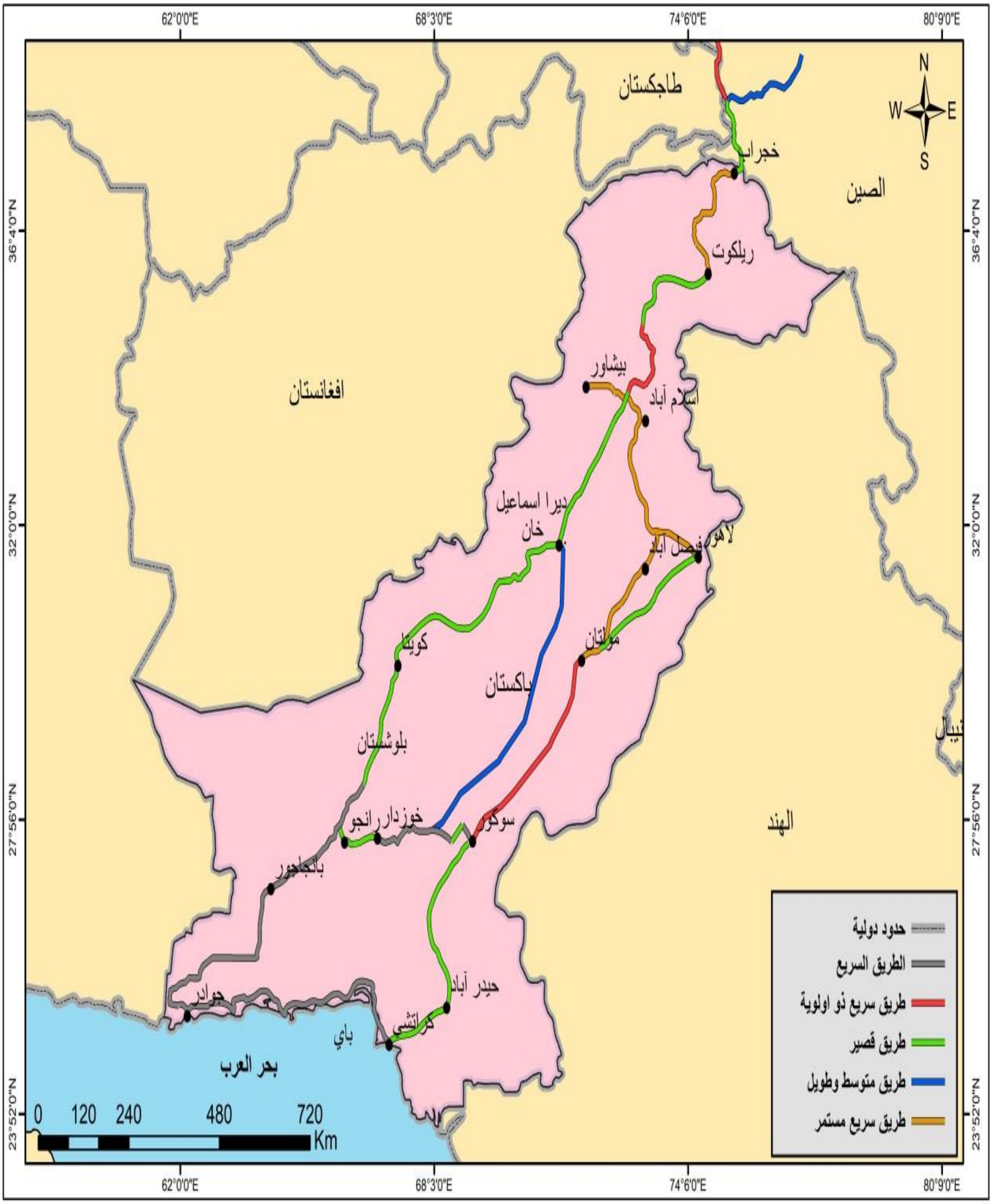
Jeremy Garlick, Reconfiguring the ChinaPakistan Economic Corridor geo-economic pipe dreams versus geopolitical realities, First published, Routledge, New York, 2022.

جدول (25) الأهداف الصينية والباكستانية من الممر الاقتصادي الصيني الباكستاني

الصين	باكستان
استقرار الحليف الاستراتيجي باكستان .	جذب المساعدات والاستثمار الأجنبية المباشرة لتعزيز نمو الاقتصاد وخلق فرص العمل وتحسين الإنتاجية وزيادة الصادرات.
الحد من مخاطر العنف في اقليم شينجيانغ المتاخمة من العوامل المؤثرة في عدم الاستقرار في باكستان	الحصول على تمويل لتوليد ونقل الكهرباء والقضاء على العجز وتلبية الطلب السكني والصناعي للمستقبل واحرازتنوع في وقود الطاقة بأسعار معقولة .
تعويض تباطؤ النمو الاقتصادي عن طريق تصدير واستيراد الطاقة الفائضة .	تطوير البنى التحتية للطرق والسكك الحديدية لتحسين الاتصال الاقليمي وكفاءة الخدمات اللوجستية الأرضية
إعادة توجيه احتياطيات النقد الأجنبي من سندات الخزانة الأمريكية تجاه مشاريع في الخارج ذات معدلات عائد أعلى .	تقليل الاعتماد على ميناء كراتشي وميناء qasim , وخفض ازدحام الموانئ مما يقلل من امكانية فرض حصار بحري من قبل الهند
دعم الشركات المضطربة المملوكة للدولة عن طريق التصدير الطاقة او القدرة الفائضة والاستيراد.	الاستفادة من الاستثمار الصيني والخبرة او المهارة في المناطق الصناعية لدعم وتنويع قطاع التصنيع من خلال مناطق صناعية منتجة سلع ذات قيمة مضافة اعلى .
اظهار نموذج جديد للتنمية الدولية ومربح للجانبين تقوده الصين.	تحديث وتنويع الصناعة الزراعية من خلال الاستثمار الصيني ونقل التكنولوجيا .
تأمين وتجديد مناطق التزود بالوقود ومناطق إصلاح السفن في منطقة المحيط الهندي.	توسيع العلاقات الصينية الباكستانية بحيث تتجاوز الاستراتيجية والعسكرية تحالف في شراكة اقتصادية كذلك .
الخروج من محاولات الاحتواء الامريكي	استخدام CPEC لبرهنة تأثير تشير الى المستثمرين الاخرين ان باكستان وجهة امنة وجذابة للاستثمار المباشر للأجانب .
الاندماج بشكل أعمق في اقليم أوراسيا والمحيط الهندي وتعزيز النمو الاقتصادي في المناطق الغربية من الصين من خلال ارتباط أقصر ومباشر ببحر العرب والمحيط الهندي وفي منطقة جوادر وكراتشي وإنشاء سلاسل توريد (تصدير واستيراد) مشتركة مع دول المنطقة .	انشاء الموانئ الباكستانية كمحاورلإعادة الشحن لوسط وجنوب اسيا وغرب الصين اوانشاء الموانئ الباكستانية لإعادة الشحن لمحاور وسط وجنوب اسيا وغرب الصين .
تقليل الاعتماد على مضيق ملقا كطريق عبور للطاقة والتجارة وكذلك المواد الخام المستخرجة من شرق افريقيا، وتحقيق الامن الغذائي من خلال الاستثمار في مصادر المنتجات الزراعية والحيوانية من باكستان	تطوير منطقة بلوشستان المتخلفة اقتصادياً

Source: Arif Rafiq, The China-Pakistan Economic Corridor Barriers and Impact, United States Institute of Peace, Peace Works (Report), No.135, Washington, 2017, P 8.

خريطة (23) طرق النقل المواصلات في الممر الباكستاني - الصيني .



الخريطة من عمل الباحثة اعتماداً على:

Arif Rafiq, The China-Pakistan Economic Corridor Barriers and Impact, United States Institute of Peace, Peace Works (Report), No. 135, Washington, 2017, P 19.

ومن المشاريع الاخرى التي تم تنفيذها أو هي قيد التنفيذ ، مثل سكة حديد مومباسا - نيروبي ، وخط سكة حديد جاكرتا - باندونغ فائق السرعة، وجسر طريق هايخه السريع الذي يربط بين الصين وروسيا، كما فتحت الصين المئات من الطرق الجوية والبرية والبحرية الجديدة للدول التي تغطيها مبادرة الحزام والطريق على مدى السنوات الخمس الماضية، ولا تقتصر هذه المشاريع والطرق على التعاون المالي والتكنولوجي بين الصين والدول المضيفة فحسب، ولكنها ستعزز شراكاتهم التجارية والاقتصادية على المدى الطويل، ودليل على ذلك ، بلغ حجم تجارة الصين والدولالتي تغطيها مبادرة الحزام والطريق 1.44 تريليون دولار أمريكي في عام 2017، بزيادة قدرها 13.4% عن العام الذي يسابقه وأعلى بنسبة 5.9 % من معدل نمو إجمالي التجارة الخارجية للصين، اضافةً الى ان الصين قد وقعت 76 وثيقة تعاون ثنائي حول الثقافة والسياحة مع الدول التي تغطيها مبادرة الحزام والطريق، وأنشأت 16مركزًا ثقافيًا في تلك الدول، وسيساهم التنسيق الوثيق للسياسات والروابط بين الناس بشكل طبيعي في خلق مناخ دولي أكثر استقرارًا [1]

5.طريق الحرير الفضائي :

وهو الجزء الثالث من طريق الحرير، حيث ان قرار انشاء طريق الحرير الفضائي لم يكن قراراً مفاجئاً، بسبب تزايد القلق لدى الاستراتيجين الصينيين بشأن حماية المصالح الاقتصادية والامنية في هذه المجالات المهمة وينعكس هذا الوعي المتزايد حول كيفية امتداد مصالح الصين الى الفضاء الالكتروني في الوثائق الرسمية وخطابات كبار القادة وكتابات الاستراتيجيين التي تسلط الضوء على الفضاء والفضاء السيبراني كمجالات مهمة لتحقيق التنمية الاقتصادية للصين وتحقيق اهداف الصين الدفاعية والامن القومي للدولة ، وكما ورد في الكتاب الابيض لعام 2015 (ان الفضاء الخارجي قد اصبح قطاع من القطاعات القائدة في المنافسة الاستراتيجية الدولية ويشير الى اننا سنتعامل مع التهديدات والتحديات الامنية في هذا المجال، وتأمين الأصول الفضائية لخدمة التنمية الاقتصادية والاجتماعية الوطنية والحفاظ على امن الفضاء الخارجي)[2] وفي العام 2018 ، بلغت الاستثمارات المرتبطة في البنية التحتية الرقمية للمشاريع في الخارج حوالي 79 مليار دولار أمريكي، وشاركت الصين في 80 مشروع اتصالات حول العالم، وتعد الشراكة بين القطاعين العام والخاص للشركات الصينية العاملة في الخارج من بين السمات

([1]) Zhang Zhexin, The Belt and Road Initiative China's New Geopolitical Strategy? China Quarterly of International Strategic Studies, Vol. 4, No. 3, Shanghai Institutes for International Studies, Singapore, 2018, p.339.

([2]) Michael S. Chase , The Space and Cyberspace Components of the Belt and Road Initiative, in Nadège Rolland ,eds, Securing the Belt and Road Initiative China's Evolving Military Engagement Along the Silk Roads, The National Bureau of Asian Research , No. 80, Washington, 2019, p 21.

الأساسية لـ طريق الحرير الرقمي ويلعب عمالقة التكنولوجيا في القطاع الخاص في الصين دورًا بارزًا في تعزيز المشروعات ، وإن هذه الشركات قادرة على تخفيض أسعار منتجاتها وخدماتها في الأسواق الخارجية والاستفادة من القروض والإعانات والحوافز الأخرى التي تقدمها الحكومة الصينية، اما على الصعيد المحلي، فان هدف الصين هو تحقيق شعار(صنع في الصين2025) من خلال تطوير القدرات في التقنيات الحالية والناشئة مثل الحوسبة الكمية والسيارات بدون سائق والحوسبة السحابية والذكاء الاصطناعي (1)، وقد ذكر الكتاب الأبيض ايضاً (يجب ان نطوربناء الكابلات الضوئية عبر الحدود وغيرها من خطوط الاتصال الرئيسة للشبكات وتحسين الاتصالات الدولية ولاانشاء طريق حرير للمعلومات يجب ان نبني شبكات كبلات ضوئية ثنائية عبر الحدود بوتيرة اسرع وان نخطط لمشاريع الكابلات الضوئية البحرية العابرة للقارات، وتحسين ممرات المعلومات المكانية (الستلايت) من خلال توسيع تبادل المعلومات) ، وعلى الرغم من ان مبادرة طريق الحرير الرقمي قد تكون غامضة ، الا انها تتكون من عدد من التعهدات الصينية في مجالات زيادة اعتماد دول مبادرة الحزام والطريق على انظمة الفضاء الصينية لبناء شبكات كبلات الياف بصرية تربط المناطق الرئيسة، ويمكن لمبادرة الفضاء السيبراني هذه زيادة الاعتماد الاقتصادي على الصين بطرق تمنحها نفوذاً اكبر على الدول المشاركة (2).

ويهدف طريق الحرير الفضائي الى توفير التقنيات والحلول للدول الواقعة على طول الممر واهم هذه التقنيات دقة الموقع والملاحة لكل من المواصلات البرية والبحرية، والتطبيقات الصناعية بما في ذلك في عمليات التعدين عن بعد، التوقيت وهو أمر بالغ الأهمية في المناطق مثل الأسواق المالية ، ومراقبة الطقس ، بما في ذلك تتبع أنظمة العواصف لتجنب المخاطر، ومراقبة الأرض، والتي تتضمن ملاحظة التغييرات في مستوى سطح البحر وذوبان الجليد وغيرها من الغلاف الجوي (3)، ومن اهداف الصين الأخرى هي ان تصبح قوة فضائية بسبب أهمية الفضاء في السعي لتحقيق اهدافها الاقتصادية والامنية ، وفي اكتوبر 2016 ، اصدرت إدارة الدولة للعلوم والتكنلوجيا والصناعة والمجلس الوطني بالتعاون مع لجنة الاصلاح وثيقة بعنوان (الآراء التوجيهية بشأن تسريع بناء وتطبيق ممر المعلومات المكانية في مبادرة الحزام

---

(1) Richard Ghiasy &Rajeshwari Krishnamurthy, China’s Digital Silk Road Strategic Implications for the EU and India, Work paper, Institute of Peace and Conflict Studies, and the Leiden Asia Centre, India, 2020. p.6.

(2)Michael S. Chase, op cit, p.21.

(3)Nicholas Assef, China’s Control Of The Heavens : An Overview Of The Rapidly Developing Space Silk Road , SSRN Electronic Journal , 2018. p.3 https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3176348

والطريق)، وتشير الوثيقة الى ان الامر يستغرق ما يقارب 10 سنوات لاستكمال رؤية الصين الطموحة للبرنامج مع التركيز على جنوب شرق آسيا وجنوب آسيا وآسيا الوسطى وشمال افريقيا و امتداده الى اوقيانوسيا واوروبا الوسطى والشرقية واجزاء من افريقيا، وفي ندوة عقدت في سبتمبر 2017 ، ناقش مسؤولون في ادارة الدولة للعلوم والتكنلوجيا والصناعة والمجلس الوطني و منظمة علوم وتكنولوجيا الفضاء الصينية عن كيفية تطوير الصين للملاحة المتقدمة وتحديد المواقع والاتصالات والاستشعار عن بعد ، وستساعد الاقمار الصناعية في دعم ممر المعلومات الفضائية (1)، اما هيكل البنية التحتية فيتكون من :

أ) كابلات الألياف الضوئية الأرضية والغواصة ب) الجيل القادم من الشبكات الخلوية.

ج) أنظمة الأقمار الصناعية ، مدفوعة بالدعم الحكومي والجهود البشرية والسوق المحلي الكبير وتحمل الكابلات البحرية ما يقرب من 98%من بيانات الإنترنت الدولية الهاتف المتنقل، اعتبارًا من بداية العام 2020، كان هناك ما يقرب من 406 كابلات بحرية في الخدمة حول العالم ، تم وضع معظمها بين الدول عبر المحيط الأطلسي، كذلك في شمال المحيط الهادئ الذي يربط شرق وجنوب شرق آسيا بأمريكا الشمالية، ان هذه الكابلات التي تعتمد في الغالب على تقنية الألياف الضوئية، هي التي تتيح الاتصال الرقمي السريع والتجاري والاستخباراتي وحتى العسكري، لقد أصبحت الصين موردًا لـ 11.4 % من هذه الكابلات على مستوى العالم ، وأكثر من (24% من الكابلات المخطط لها، وفي آسيا فان حصة الصين حوالي 30 % من الكابلات الحالية وأكثر من نصف الكابلات المخطط لها، والهدف منها هو زيادة اتصالات الإنترنت في الشرق والغرب عبر مناطق مبادرة الحزام والطريق ويتم استكمالها بخوادم ومراكز بيانات صينية، وهنالك مخاوف امنية بشأن شركات التكنولوجيا الصينية العملاقة هواوي وزد تي إي في تكنولوجيا الشبكات الخلوية 5G، وتشير التقديرات إلى أنه بحلول العام 2024 ، ستغطي شبكات الجيل الخامس حوالي نصف الكرة الأرضية ، وسيستخدم أكثر من مليار شخص تقنية الجيل الخامس، نظرًا لأن الجيل الجديد سيعتمد على 5G التي تنظر اليها حكومة الولايات المتحدة على انها تهديدًا للأمن المحلي والدولي وكذلك لمكانة الولايات المتحدة الاقتصادية والتكنولوجية على مستوى العالم وبالتالي تسعى لعرقلة توسعها خارج الصين (2).

وفيما يخص نظام الملاحي الصيني، فقد أنشأت الصين نظام بيدو، وقد أكملت محطة تحكم رئيسة واحدة و17محطة مراقبة التطوير والبناء، وتنظر الصين الى امتداد خدمات نظام بيدو الى الدول الواقعة على طول طريق الحزام والطريق على انها لمنافس (GPS)لنظام تحديد المواقع

(1)Michael S. Chase, op cit, p.22-24.
(2)Richard Ghiasy &Rajeshwari Krishnamurthy, op.cit, p.5.

الأمريكي وكذلك مع (Galileo) انظمة الملاحة الاوروبية وانظمة الملاحة الروسية (Glonass) ، ويعد نظام بيدو للملاحة عبر الاقمار الصناعية أحد اهم المشاريع المتعلقة بمبادرة الحزام والطريق في الصين، وهذا النظام يمثل حجز زاوية في جهود الصين لتطوير القدرات الفضائية الحديثة (1)، وتنص الورقة البيضاء الى (ان نظام بيدو الذي تم انشاؤه وتشغيلة بشكل مستقل من قبل الصين مع مراعاة احتياطيات الامن القومي والتنمية الاقتصادية والاجتماعية للدولة ، وبالتالي فهو يصف النظام بأنه بنية تحتية فضائية ذات اهمية وطنية، وينص على ان هدف الصين من تطويره هو لتوفير خدمات تحديد المواقع والملاحة في جميع الاوقات وفي جميع الاحوال الجوية وبدقة عالية لجميع المستخدمين العالميين ، ويقال بإن نظام بيدو يهدف الى توفير الغطاء الرقمي للطرق وللسكك الحديدية والموانئ والمجمعات الصناعية التي تنوي الصين البناء عليها، وتجدر الاشارة الى انه مع انتشار استخدام بيدو فهذا يعني ان المليارات من الاشخاص في منطقة الحزام والطريق سيستخدمونه وبالتالي تقليل استخدام نظام تحديد المواقع العالمي (GPS) وفي يونيو 2018 اطلقت الصين القمر الصناعي (Fengyun-2H) للارصاد الجوية ، والذي سيعزز الخدمات لدول مبادرة الحزام والطريق، لقد انشات الصين سلسلة من الشركات الدولية الى جانب انشاء ممر المعلومات الفضائية ويبدوا انها تعتبره احد المكونات المهمه لدبلوماسية الحزام والطريق ، وتعمل الصين على توسيع دائرة اصدقائها بين دول الحزام والطريق من خلال خدمة تلك الدول بتقنيات الفضاء المتقدمة، ويتضمن الممر عشرات الاتفاقيات بين الصين والدول المشاركة ، وقد وقعت الصين ما لا يقل عن 23 اتفاقية مع دول مبادرة الحزام والطريق بما في ذلك الهند واندونيسيا وروسيا كما تجري الصين ايضاً تدريبات وتبادلات مع عدد من الدول التي وقعت على مبادرة الحزام والطريق، وكما وقعت الصين في يونيو 2018 على الاعلان على التعاون في ممر معلومات الحزام والطريق الفضائي مع مكتب الامم المتحدة لشؤون الفضاء الخارجي(2)، وفقًا للمعهد الدولي للدراسات الاستراتيجية ، تشارك الصين في مشاريع البنية التحتية الرقمية في حوالي 80 دولة، وان الصين قد استثمرت 79 مليار دولار في مشاريع طريق الحرير الرقمي حول العالم، وسيزيد تطويره من سرعات الإرسال ويقلل من زمن الوصول ، وهو أمر ضروري لتطوير تطبيقات جديدة حول هذه الشبكات مثل السيارات ذاتية القيادة وإنترنت الأشياء والذكاء الاصطناعي والمدن الذكية، وقد أصدرت الولايات المتحدة مؤخرًا أمرًا تنفيذيًا يمنع شركات الاتصالات الأمريكية من تركيب معدات أجنبية الصنع يمكن أن تشكل تهديدًا

---

(1)Degang Sun & Yuyou Zhang, Building an “Outer Space Silk Road”: China’s Beidou Navigation Satellite System in the Arab World, Journal of Middle Eastern and Islamic Studies in Asia, Vol.10, No.3, University of Oslo, Oslo, 2016, 34.
(2)Michael S. Chase, op cit, p25-26.

للأمن القومي، وكذلك تمنع بعض شركات الاتصالات الصينية من شراء قطع غيار وتقنيات أمريكية بدون موافقة حكومية تعد هذه التحركات تصعيدًا كبيرًا في المنافسة بين الشركات الصينية والغربية على من يسيطر على شبكات 5G حول العالم ارتفعت المشاريع من 6 %من جميع المشاريع من(2012 - 2015)إلى 20 % للاعوام من(2016 -2019)، في جنوب شرق آسيا وأكملت الشركات الصينية أكثر من عشرة أعمال تحت سطح البحر مشروع كابلات الألياف الضوئية وما يقرب من 20 مشروعًا آخر في طور الإنشاء، وفي العام 2017، بدأت الشركات الصينية في مد كابلات الألياف الضوئية عبر باكستان إلى ميناء جوادر، والتي سيتم ربطها لاحقًا بجيبوتي عبر الكابلات البحرية والتي اكتملت في العام2020، وتعمل الصين على توسيع مدى وصول كابل الألياف الضوئية حيث أن أكبر قدرمن الاستثمارالصيني في الالياف الضوئية في دول اسيا والمحيط الهادئ ، والشركات الصينية لا تزال تركز على الأسواق خارج هذه المنطقة لمثل هذه الاستثمارات، تهدف الصين إلى أن تصبح رائدة في هذا المجال في أفريقيا والشرق الأوسط وكما وقعت شركات هاواوي وزد تي اي اتفاقيات لبناء كابلات الألياف الضوئية في بليز والإكوادور وغينيا وجزرسليمان [1]،وتقدرشركة (RWR) الاستشارية ان شركة China Mobile) تقوم ببناء شبكات الياف ضوئية تربط الصين بدول مثل ميانمار ونيبال وقيرغيزستان وتركزشركة (ZTE) على مشاريع المدن الذكية في مبادرة الحزام والطريق ، وتشير تقديرات (RWR) الى ان الشركات الصينية تشارك في بناء معدات الاتصالات في21دولة والمشاريع المتعلقة بالاجهزة المتصلة بالانترنيت في27دولة، اما التجارة الالكترونية فهي الجزء الاخر في طريق الحريرالرقمي وتمتلك شركات التجارة الالكترونية الصينية مثل علي بابا (Ali Baba) (JD.Com) خطط طموحة للتوسع في الخارج بما في ذلك دول مبادرة الحزام والطريق [2]، وتعمل الشركات المملوكة للدولة في الصين مثل (China Telecom و China Unicom) و (China Mobile) بالفعل على تطوير وصلات الكابلات البرية بين أوروبا وآسيا، وكانت إحدى الصفقات الأخيرة ، هي قيام البنك الدولي بتمويل شركة ZTE الصينية العملاقة الخاصة بمبلغ 23 مليون دولار أمريكي لبناء شبكة ألياف بصرية في أفغانستان[3].

بعد مناقشة مشاريع الحزام والطريق البحرية والبرية والفضائية لابد من ذكر اهم التحديات والعقبات التي يواجهها هذا المشروع .

([1]) Clayton Cheney, China’s Digital Silk Road: Strategic TechnologicalCompetition and Exporting Political Illiberalism, Pacific Forum, Vol .19, No .8, Honolulu, 2019 , p.4

([2])Michael S. Chase, op.cit, p29.

([3])Grzegorz Stec, The Invisible Silk Road: Enter the Digital Dragon, (Report), and the European Institute for Asian Studies, Belgium, 2018, p.3.

6.التحديات التي تواجهها مبادرة الحزام والطريق :

يواجه تنفيذ مشروع مبادرة الحزام والطريق العديد من التحديات المؤسسية والأمنية، ويتمثل التحدي الأول في وجود حوكمة ضعيفة، وبيروقراطية عميقة، وعدم استقرار سياسي محتمل، حيث تمتلك الـدول المُشاركة في مشروع طريق الحرير الجديد انظمة سياسية واقتصادية مختلفة مع وجود مخاطرقانونية ومالية للاستقرار السياسي أو الاستقرار الاجتماعي اضافةً الى اختلاف الدول من ناحية التنمية وظروف الحوكمة التي قد تؤدي إلى إعاقة تطوير البنية التحتية وتنمية التجارة والاستثمار بين الدول االمشاركة في المبادرة أما التحدي الثاني، فيتمثل في الهيمنة الصينية على تنفيذ المشروعات المختلفة مع عدم الأخذ في الاعتبار الظروف المحلية للدول، أما التحدي الثالث فيتمثل في التداعيات المحتملة من التوترات الجيوسياسية: مخاطر محتملة من التداعيات السياسية المتوقعة للتوترات العسكرية في بحر الصين الجنوبي، و المشروعات التي تكون سببًا للمنافسة الجيوسياسية بين الدول المختلفة وتزايد الازمات الأمنية في شينجيانغ بسبب أقلية الإيغوروخلق جوار جغرافي أكثر أمناً ومحاولة التصدي للقضايا الاستراتيجية المتعلقة بالطاقة ويواجه مشروع طريق الحرير الجديد تحدي مهم يتمثل في إدراك القوى الدولية ومواقفها تجاه المشروع، حيث نجد معارضة واضحة من الولايات المتحدة الأميركية، وتحفظات من اليابان والهند، وتخوفات ممزوجة برغبة في الاستفادة من المشروع من الجانبين الأوروبي والروسي على حد سواء، وترحيبًا من دول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا[1]، إضافة للتحديات الأمنية حيث ان العديد من مشاريع الحزام والطريق الصينية الكبيرة في مناطق غير آمنة للغاية في باكستان وميانمار، وقد كانت هناك عدة حالات من الهجمات الفعلية أوالتهديدات على المشاريع أو العمال الصينيين في بلوشستان، ومن المتوقع أن يكون هناك 500.000 مواطن صيني يقيمون في جوادر بحلول عام 2023، أو مشاركة عسكرية صينية في توفير الأمن على الأرض سيعتمد احتمال المشاركة الصينية المباشرة في توفير الأمن المحلي وتفاوضت الصين من أجل إنشاء قوة أمنية باكستانية خاصة قوامها حوالي 15 ألف جندي لحماية المشاريع الصينية ، قد يؤدي فشل هذه القوات الأمنية في حماية المشاريع الصينية إلى زيادة المشاركة المباشرة من قبل المستشارين أوالقوات الصينية وهنالك تقارير موثوقة عن الوجود الأمني الصيني المتزايد في كشمير التي تحتلها باكستان، ومن المرجح أن يقوم بحماية البنية التحتية للنقل ووحدات البناء التابعة لـجيش التحرير الشعبي وكما أن هناك خططًا لنشر وحدة

---

(1) محمد مطاوع ، طريق الحرير الجديد في الاستراتيجية الصينية الأهداف الكبرى، والوزن الاستراتيجي، والتحديات ، مجلة سياسات عربية ، العدد46 ، الدوحة ، 2020 ، ص 40-41 .

بحرية صينية في جوادر[1]، يرى المراقبون الدوليون بإن هنالك شكوكاً حول قدرة باكستان في التعاون مع الاستثمار بالحجم الذي قصدته الحكومة الصينية لان النظام السياسي الباكستاني غير مستقر، وان الصين تستخف بالعقبات التي ستواجهها في باكستان خاصةً في إقليم بلوشستان حيث يقع ميناء جوادر وتمتلك باكستان حركات انفصالية وحركة تمرد في بلوشستان والتي تعمل على استهداف العمال الصينيين وهي عقبة كبيرة لهذا المشروع ، وتعتبر المناطق التي تمزقها النزاعات في ميانمار مثل المقاطعات الشمالية منطقة صعبة للصين في حماية مشاريع البنية التحتية ، وفي جمهوريات آسيا الوسطى يوجد اعلى مستوى من الفساد وحجم السوق محدود وعدم وجود نضج اقتصادي وكفاءة ادارية قليلة ، وتوسع للارهاب والتطرف والأنفصالية مثل وادي فيرجانا(Fergana) في اسيا الوسطى والتي يمكن ان تؤدي الى انخفاض العوائد ويعد ضمان الامن في سينجيانغ هدفاً طموحاً لطريق الحرير، حيث ازداد عدد الهجمات الارهابية في على المدنيين، وكذلك الهجمات الارهابية في المدن الصينية الكبرى بما في ذلك الهجوم على محطة سكة حديد كونمينغ في العام 2014 [2]، وكذلك تؤثر تحديات أخرى مثل :

- **عدم استقرار الاسواق المالية :** بأستثناء الصين والهند وروسيا ودول المبادرة والطريق صغيرة نسبياً، هي ابطئ في التنمية الاقتصادية وتعاني من تقلبات الاسعارومخاطر اسعار الصرف إضافة لكونها عرضة للضربات المالية الخارجية الناجمة عن التقلبات الاقتصادية في الدول الاخرى ويمكن ان تقع فريسة للمضاربين الدوليين بسبب العيوب في اسواقهم المالية.
- **شفافية المعلومات :** تعاني العديد من دول المبادرة والطريق من عدم شفافية المعلومات ووفقاً لقياسات منظمة الشفافية الدولية يبلغ متوسط مؤشر الشفافية في هذه المنطقة 35 نقطة فقط ، اي اقل من المتوسط العالمي البالغ 44 نقطة وهذا يعني ان معظم الشركات المشاركة في بناء طريق الحرير وسيتعين عليها التعامل مع تكاليف اعلى بكثير **في ثلاثة مجالات :**

أ.تخطيط المشروع: ان نقص المعلومات في دول المبادرة والطريق حيث يتعين على الشركات اجراء مسح تفصيلي يغطي الوقت وتكاليف العمالة قبل بدء المشروع .

ب.تكاليف العطاءات ، قد تقدر الشركات تكلفة المشروع التي تستند الى حقائق السوق الخاصة بها، وتعرض على هذا الاساس غير مدركة ان توقعاتهم وواقعهم في الدولة يمكن ان تتباين في كثير من الاحيان وبشكل كبير .

([1]) David Brewster , Understanding China’s Naval Strategy in the Indian Ocean , Policy Recommendations by the Quadripartite Commission on the Indian Ocean Regional Security Towards a more stable security environment in the Indian Ocean region , Sasakawa Peace Foundation , Tokyo,2017, p.237.

([2])Ijaz Khalid et al, op.cit, p26.

ج. تكاليف التشغيل : قد يكون من الصعب تشغيل المشاريع في العديد من دول المبادرة والطريق ، حيث يتعين على الشركات ان تولي اهتماماً وثيقاً للعلاقات مع الحكومات المحلية والنقابات العمالية والمنظمات غير الحكومية في مواجهة هذه العقبات وقد تصبح هذه الشركات اقل حماساً في مشاركتها .

- **تأثير المنافسة :** لدى دول المبادرة الطريق الكثير لتقدمه في التجارة المحتملة ونظراً لان الكثيرين يشتركون في هيكل صناعي مماثل للصين، فإن من الممكن ان يصبحوا ايضاً منافسين للصين في السوق الدولية ، وبالنسبة لبعض المنتجات لا يؤدي اطلاق مبادرة الحزام والطريق الى فتح الاسواق الخارجية للمنتجات الصينية فحسب بل يساعد ايضا دول المبادرة الى صقل تقنياتها وتحسين منتجاتها وتعزيز قدراتها التنافسية ، والتي بدورها ستفرض ضغطاً أكبر على الصين ، بينما توفر المبادرة فرصة للشركات الصينية للعمل على مستوى العالم ، الا انها قد تؤدي الى تدهور قطاع التصنيع او الصناعة الصينية اذا فشلت الشركات المحلية على مواكبة ذلك.
- **الريبة والشك كون العائد غير مؤكد لمشاريع البنية التحتية :** ان العديد من الدول النامية على طول دول المبادرة في حاجة ماسة الى البنية التحتية، ولكن يبقى السؤال حول مقدار هذا الطلب الذي يمكن تمويله، وتتطلب البنية التحتية عادةً استثمارات ضخمة مع فترة استرداد طويلة ، غالباً ما لا تجد الشركات الخاصة اي حافز للقيام بمثل هذه المشاريع خاصةً في الدول النامية حيث تأتي الاموال المستثمرة في البنية التحتية عادةً من الحكومة، وتجد معظم دول المبادرة النامية صعوبة في ضمان استقرارالسياسات ومصالح المستثمرين، وبعضها يعاني منذ فترة طويلة من العجز المالي، ومع ذلك فإن الصين لديها الاموال والتكنلوجيا والموظفين والمواد والمعدات الازمة لبناء البنية التحتية ، ويمكن لاستثماراتها الخارجيةان تحل هذه المشاكل جزئياً مع تشجيع التصدير، لكن الاعتماد الكامل على مواردها المحلية ليست الطريقة الاكثر فعالية في تشجيع الاستثمار وسيكون من المهم التأكد من المشاريع الاستثمارية في اطار الحزام والطريق لتحصل على العائدات المتوقعة [1].

على ما يبدو ان الصين طرحت فكرة الحزام والطريق ظاهرياً كخطوة معاكسة للتدابير الاقتصادية الاستراتيجية التي ترعاها الولايات المتحدة والتي تسمى بالشراكة عبر المحيط الهادئ وهي مخصصة لمنطقة المحيط الهادئ ومن المرجح عدم دخول الصين وتتخوف الصين من الحواجز التي تعترض التجارة والاستثمار الكامل من خلال الشروط المسبقة التي حددتها اتفاقية

([1])Yuki Qian, op.cit, p22.

الشراكة عبر المحيط الهادئ قيد الاعداد ، وتضم هذه الشراكة معظم الدول المحيطة بالصين لذلك على الصين ان تكون حذرة .

وبذلك نستنتج ان الصين سعت الى تطوير قدراتها البحرية لتتغلب على عجزها في هذا الجانب خلال التاريخ الذي مرت به الدولة الصينية ، لذلك نلاحظ ان الصين ادركت اهمية المحيطات كوسيلة لتعزيز صعودها الاقتصادي من خلال التوجه البحري لانها ادركت ان القوى العظمى وعلى مدى التاريخ هي القوى البحرية لذلك استفادت الصين من اغلب النظريات الجيبولتيكية التي اوصت الدول بضرورة اللجوء للبحر ، لذلك طرحت الصين استراتيجيتها البحرية في العام 2012 والتي سبقتها مراحل قد مهدت الطريق لذلك الاعلان المهم بعد ذلك انطلقت مشاريعها المهمة انطلاقاً من مبدأ حماية مصالحها الاستراتيجية وامن الطاقة ، لذا فإن مبادرة الحزام والطريق او طريق الحرير الجديد هي احدى افرازات الصعود الاقتصادي الصيني الذي بدأ يثير القلق لدى الدول سواءا الاقليمية او الدولية ، وبعد استعراض استراتيجية الصين البحرية لا بد من الحديث عن استراتيجية الصين في الجانب الاخر من المحيط وهي امريكا الوسطى والجنوبية – الكاريبي وجزر المحيط الهادئ .

الفصل الثالث

أمريكا الوسطى والجنوبية وجزر المحيط الهادئ في الاستراتيجية الصينية

المبحث الأول : أمريكا الوسطى والجنوبية في الاستراتيجية الصينية.

المبحث الثاني : جزر المحيط الهادئ في الاستراتيجية الصينية .

تمهيـــــد :

لدول أمريكا الوسطى والجنوبية اضافةً الى دول الكاريبي وجزر المحيط الهادئ أهمية استراتيجية كبرى لدى صناع الفكر الاستراتيجي الصيني، وذلك بسبب موقعها الجغرافي الذي يشكل جسور وصل واذرع كمقتربات يقرب بعضها بعضاً لتصبح حلقات وصل تربط المحيط الهادئ، وفي الوقت الذي تسعى فيه الصين الى بناء قوة بحرية عظمى في المحيط لتتنافس مع

التي لديها مصالح استراتيجية في هذه المنطقة وخاصةً (الولايات المتحدة)، لذلك عملت الصين على ترسيخ وجودها في تلك المناطق التي تعتبرالمسرح الذي تمارس فيه جميع الأطراف أنشطتها المختلفة سواءاً كانت اقتصادية او عسكرية، ولتوجهات الصين الجيواستراتيجية فرضت عليها الارتباط بهذه الدول مستغلة حاجتها الى المساعدات تارة ، اوحاجتها الى مشاريع البنى التحتية لان اغلب هذه الدول نامية وبحاجة الى مساعدات تقدمها الصين، وظهر هذا التوجه في بناء مشاريع البنى التحتية والاستثمارات الصينية الكبيرة ، كما عززت الصين من وجودها العسكري والثقافي في المنطقة لغرض الاعتراف بالصين الموحدة وعدم الاعتراف بتايوان وهو احد الأسباب المعروفة والذي تستخدمه الصين كورقة رابحة مقابل تقديمها للمساعدات مقابل تأييد هذه الدول للصين في المحافل الدولية، وهنالك الكثير من القضايا التي تم تناولها في هذا الفصل الذي اشتمل على مبحثين الأول استراتيجية الصين في امريكا الوسطى والجنوبية والذي تضمن ايضاً عدة جوانب في العلاقة منها (اقتصادية – عسكرية – ثقافية)، أما المبحث الثاني فقد تضمن استراتيجية الصين في جزر المحيط الهادئ وتشمل عدة مقومات (اقتصادية – عسكرية – ثقافية – سكان – مبادرة الحزام والطريق) وغيرها.

المبحث الأول : امريكا الوسطى والجنوبية في الاستراتيجية الصينية

لأمريكا الوسطى والجنوبية أهمية كبيرة في استراتيجية الصين بسبب الموقع الجغرافي المهم التي تتمتع به هذه الدول، ولأن الصين تحاول بناء علاقات اقتصادية وسياسية مع الدول التي تعتبر الفناء الخلفي للولايات المتحدة من اجل خلق مصادر جديدة للطاقة وبالمقابل تصريف الصناعات الصينية وزيادة استثمارات الشركات الصينية، وهذا ما سيتم تناوله بشي من التفصيل.

اولاً : علاقات الصين الاقتصادية مع دول امريكا الوسطى والجنوبية :

الموقع الجغرافي :

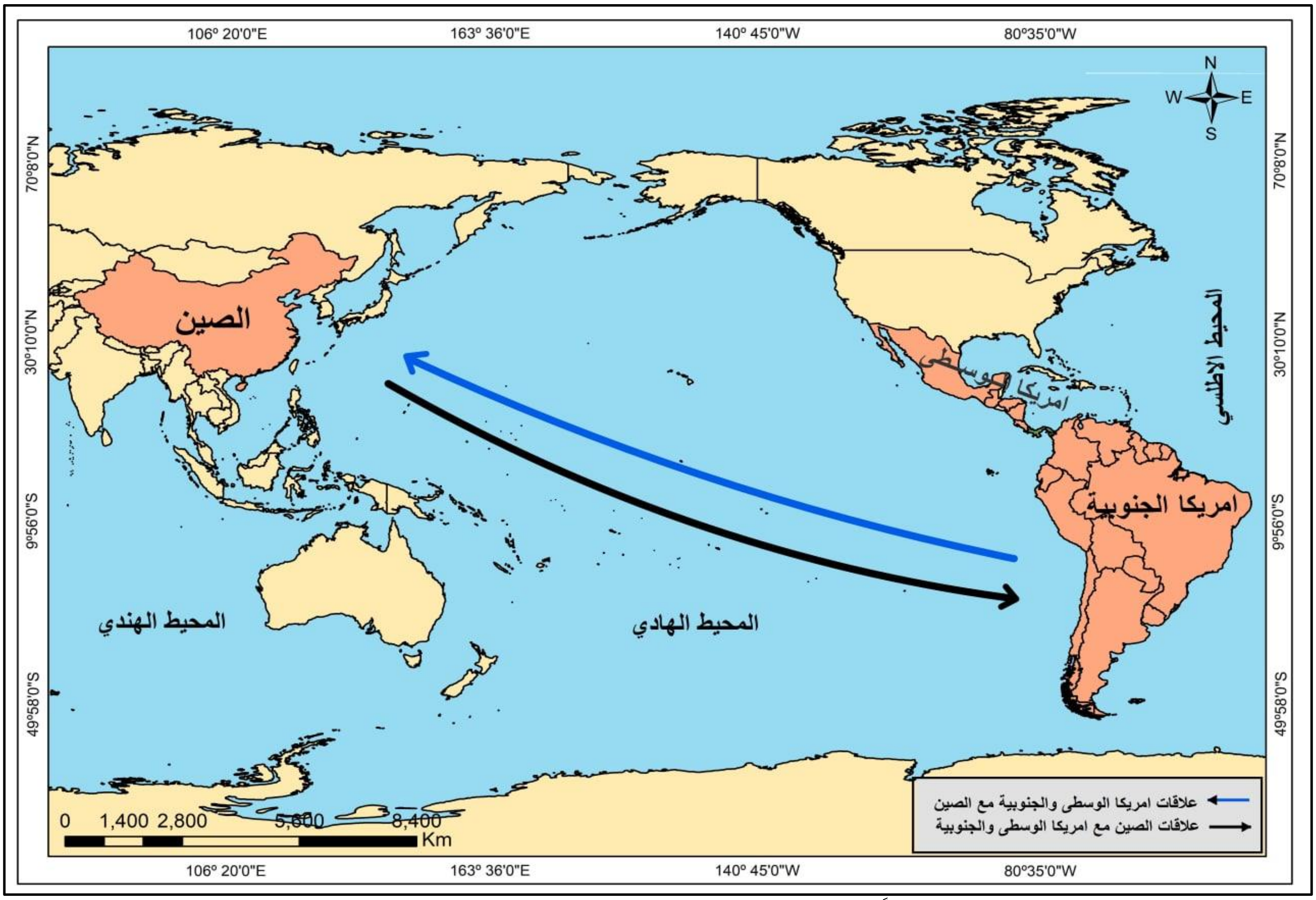
من ناحية الموقع الفلكي فإن امريكا الوسطى والجنوبية تقع بين دائرتي عرضْ30 شمالاً وْ56 جنوباً ، أي انها تمتد عبر ما يقارب90 دائرة عرض بين الشمال والجنوب، وتتكون امريكا الوسطى والجنوبية من كتلتين قاريتين شمالية تقع ضمن أمريكا الشمالية والكتلة الجنوبية ومجموعة من الجزر التي تشبه القوس وتربط بين الكتلتين وبمساحة تزيد عن 20مليون كم2، وامريكا الوسطى والجنوبية هي اسم حديث نسبياً، وقد تم اطلاقه على جميع الجزروالاراضي الواقعة في جنوب حدود الولايات المتحدة مع المكسيك وحتى نهاية قارة أمريكا الجنوبية وبالتالي فتشتمل على أراضي جزء من أمريكا الشمالية مجموعة الجزر الممتدة على الحافات الخارجية للبحر الكاريبي إضافة الى أمريكا الجنوبية، وشكل القارة هو اشبه بالمثلث المقلوب الذي تكون قاعدته في الأعلى وقمته المستدقة في الأسفل والتي تخضع للمؤثرات البحرية المعدلة للمناخ، وقد ساعد هذا الشكل الهندسي في ان يكون من اسهل المواقع للاتصال بين المحيطين الأطلسي شرقاً والهادئ غرباً، وبالتالي بين السواحل الشرقية والغربية للقارتين والذي زاد من أهميتها حفر قناة بنما فأكسب الكتلة الشمالية أهمية استراتيجية كبيرة [1]، نستنتج من ذلك ان الامتداد الجغرافي الواسع لقارة امريكا الوسطى والجنوبية ووقوع سواحلها على المحيط الهادئ من الجهة الغربية إضافة الى تنوعها المناخي بسبب امتدادها على دوائر عرض مختلفة وبالتالي تنوعها من ناحية وجود الموارد الطبيعية خاصةً المنتجات الزراعية بالإضافة الى ما تملكه القارة من ثروات معدنية ان تكون ذات أهمية كبيرة في الفكر الاستراتيجي الصيني خاصةً وان الصين تقع في الجهة المقابلة من المحيط الهادئ ينظر الى خريطة (24)، وبعد نهاية الحرب الباردة وضعت الولايات المتحدة استراتيجية شاملة لتعزيز اقتصادها وإرساء أسس التجارة الحرة وتثبيت مبادئ الديمقراطية في القارة الاميركية ومع التغيرات السياسية التي حدثت في المنطقة كان هنالك توافق حول أهمية حرية التجارة مما فتح الطريق أمام الصين للحصول على موطئ قدم لها في المنطقة [2]، وفي العام 2000قدمت الصين رسمياً استراتيجية عرفت (بأستراتيجية الخروج) ضمن الخطة الخمسية العاشرة من اجل تشجيع الاستثمارات الخارجية المدعومة من قبل الحكومة الصينية حيث يتم تشجيع الشركات الصينية على الاستثماروالعمل في الخارج للوصول إلى الأسواق الدولية والموارد الأجنبية والتقنيات المتقدمة وفي المقابل تعمل الحكومة الصينية على تسهيل إجراءات الفحص وتخفيف الرقابة على النقد الأجنبي، ومن الناحية الاقتصادية تقدم

([1]) حسن طه نجم، امريكا الوسطى والجنوبية ارضاً وسكانا دراسة جغرافية أقليمية، ط1، مطبوعات جامعة الكويت، الكويت،1990، ص12.

([2])Ted Piccone, China and Latin America: A Pragmatic Embrace (Report), Global China: Regional influence and strategy, The Brookings Institution, Washinghton, 2020, p.2.

الدولة الصينية الإعانات، والتخفيضات الضريبية والقروض بفوائد مخفضة للمستثمرين المحليين وخاصة للشركات المملوكة للدولة [1].

خريطة (24) البعد الاستراتيجي لعلاقة الصين مع دول امريكا الوسطى والجنوبية



المصدر من عمل الباحثة اعتماداً على :

Philip's Atlas of the World, Second Edition, United Kingdom ,1997, United Kingdom p.96-97.

ان اهداف الاستراتيجية الصينية فيمكن تلخيصها بالتالي [2] :

1- سعى الصين إلى تأمين مصادر الطاقة والمعادن ومصادر الغذاء التي تحتاجها لتقوية اقتصادها وتوسيع أسواق تصديرها بسبب وجود فائض من السلع المصنعة .

2- ترى الصين ان دول امريكا الوسطى والجنوبية منطقة توازن دبلوماسي من اجل تعزيز حقوقها في تايوان في كسب اعتراف حكومات هذه الدول بحقها التاريخي في جزيرة تايوان.

(1)Ben M. McKay et al, China and Latin America: towards a new consensus of Resource control? Third World Thematics, Volume.1,Issue.5, Heriot-WattUniversity, Scotland, 2017, p4.

(2)Jörn Dosch and DavidS.G. Goodman, China and Latin America: Complementarity, Competition, and Globalisation, Journal of Current Chinese Affairs, Vol 41, Issue.1, California, 2012, p.10.

3- تؤكد الصين على أهمية التنافس مع الولايات المتحدة في جوارها الجغرافي من اجل كسب النفوذ في تلك الدول ولو بشكل جزئي كما تفعل الولايات المتحدة في وجودها في الجوار الجغرافي للصين، وكذلك من اجل دعم بعض اصدقاءها من الأنظمة (الشيوعية) في المنطقة مثل نظام نيكولاس مادورو في فنزويلا وفي كوبا، ووفقًا لبعض المحللين ان بعض دول امريكا الوسطى والجنوبية تنظر إلى الصين على أنها شريك دبلوماسي واقتصادي بديل للولايات المتحدة .

وتبعاً لذلك يصنف بعض الباحثين دول امريكا الوسطى والجنوبية الى ثلاث مجموعات من حيث عمق العلاقات الثنائية مع الصين واهم هذه المجموعات هي: الشركاء الاستراتيجيون (البرازيل والمكسيك والأرجنتين وفنزويلا)، والشركاء المتعاونون (تشيلي وبيرو وكوبا) والأصدقاء المتعاونين (دول أمريكا الوسطى والبحر الكاريبي)،إن مغازلة الصين المستمرة لشركائها الاستراتيجيين في علاقاتها السياسية والاقتصادية من شأنه تحدى الولايات المتحدة التي لها مصالح استراتيجية في المنطقة، وكما انها ستعززمن علاقاتها العسكرية بما يتفق مع مصالحها الخاصة، اما أهداف الصين الأمنية والدفاعية في امريكا الوسطى والجنوبية، وفقاً للمفكرين الصينين يجب فهم المبادرات العسكرية للصين في امريكا الوسطى والجنوبية على انها نابعة من الأهداف الوطنية الطويلة الامد في المنطقة، وبشكل عام تتضمن هذه الأهداف تعزيز ظهورالصين كلاعب عالمي أساسي وبناء التفاهمات السياسية القائمة على حسن النوايا وتعزيز الاستراتيجية الصينية في المنطقة، ان المشاركة الصينية العسكرية هي احد الأدوات لبناء النفوذ السياسي القائم على حسن النوايا، وان معرفة القيادة العسكرية لدولة ما في امريكا الوسطى والجنوبية والتعامل معها سيساعد الصينين على فهم الديناميكية السياسية العامة لتلك الدولة، وتوقع الإجراءات في حال اتخاذها ضد مصالحها التجارية والتاثير على القيادة السياسية من خلال أصدقائها من القادة العسكريين عند الضرورة وبالتالي تجنب الإجراءات التي يمكن ان تؤثرعلى المصالح الصينية [1].

ويمكن معرفة أهم الجوانب في العلاقة بين الصين ودول امريكا الوسطى والجنوبية وهي كالتالي:

1- **الجوانب الأقتصادية في علاقة الصين مع دول امريكا الوسطى والجنوبية** :

على مدار العقود الماضية وسعت الصين تجارتها وتمويلها واستثماراتها مع دول امريكا الوسطى والجنوبية وقد ركزت على قطاعات معينة مثل الزراعة والتعدين واستخراج النفط ، ولدى الصين اتفاقيات تجارة حرة مع تشيلي وبيرو وتتفاوض مع دول أخرى لتوقيع اتفاقيات مماثلة، وتمثل دول امريكا الوسطى والجنوبية والكاريبي سوقاً متنامية للشركات الصينية التي

[1] R. Evan Ellis, China-Latin America Military Engagement: Good Will, Good Business, and Strategic Position,(Report) the Strategic Studies Institute (SSI), the U.S. Army War College, United States , 2011 , p1- 4.

تسعى الى تأمين وجودها في تلك الأسواق(1)، لقد كان للتوجه الصيني تاثيرات كبيرة في اقتصاد امريكا الوسطى والجنوبية فقد ادى توسع التجارة مع الصين ودول آسيوية أخرى الى تحسين البنية التحتية للمنطقة والتوسع في الموانئ على سواحل المحيط الهادئ وتحسين الطرق لربطها مع المناطق الداخلية في القارة، وتحسين البنية التحتية البحرية وتوسيع قناة بنما لأستيعاب السفن الكبيرة الجديدة التي ستمر عبر القناة ، ويشمل هذا التحول العديد من الاتفاقيات بين الحكومات والصين حول موضوعات مختلفة مثل قضايا حماية الاستثماروغيرها(2)، وتجدر الإشارة الى ان تطور العلاقات الاقتصادية قد مر بمرحلتين:

المرحلة الأولى: وتمتدت هذه المرحلة من (2001 - 2008) وكان الاقتصاد (وخاصةً التجارة) هو البعد الأكثرأهمية في تطويرالعلاقات بين الصين وامريكا الوسطى والجنوبية في مرحلتها الأولى ويمكن اعتبارالعام 2001 انعطافة مهمة في العلاقات حيث ازدادت التجارة بين الصين وامريكا الوسطى والجنوبية بشكل كبير خاصةً بعد العام 2001 بسبب طفرة السلع ودخول الصين إلى منظمة التجارة العالمية، وقد تجاوزت التبادلات التجارية اكثر من(10مليار دولار)، ويمكن اعتبار زيارة الرئيس الصيني آنذاك جيانغ زيمين إلى المنطقة في العام 2001 علامة فارقة للعلاقات الجديدة بين الصين وامريكا الوسطى والجنوبية وماتبعها من زيارات من قبل كبار المسؤولين وكبار رجال الأعمال بين الجانبين لمناقشة المصالح السياسية والاقتصادية والعسكرية وقد سفرت هذه الزيارات عن نتائج إيجابية .

المرحلة الثانية: وامتدت هذه المرحلة بين عامي (2008-2013) وعرفت بمرحلة القوة الناعمة حيث تم اصدارالكتاب الأبيض الصيني لعام 2008 (وهو وثيقة حول سياسة الصين تجاه امريكا الوسطى والجنوبية ومنطقة البحر الكاريبي) أصبحت هذه الوثيقة أداة قوة ناعمة مهمة لمواجهة نظريات التهديد الصيني الناشئة في أوروبا والولايات المتحدة، وهنالك عامل آخر مهم وهو حقيقة أن الصين ساعدت امريكا الوسطى والجنوبية في التغلب على الأزمة المالية العالمية في

(1)Katherine Koleski, Alec Blivas, China’s Engagement with Latin America and the Caribbean (Report),U.S.-China Economic and Security Review Commission, Washington, 2018, p.7.

(2)Evan Ellis, China’s geo-economic role in Latin America,(Report), in Geo-economics with Chinese Characteristics: How China’s economic might is Reshaping world politics, World Economic Forum committed to improving the state of the world, Geneva , Switzerland, 2016, p.24.

العام 2008 في الوقت الذي كانت فيه الولايات المتحدة قد تركت المنطقة تواجه الازمة لوحدها وقد وساهم ذلك في بقاء الصورة الإيجابية للصين خلال فترة رئاسة هو جينتاو[1].

لقد سعت الصين إلى تأمين فرص الاستثمار في امريكا الوسطى والجنوبية لشركات البنية التحتية الخاصة بها، وإن الانتعاش الاقتصادي في الصين بعد كوفيد 19 يمكن أن يلعب دورًا دوراً مهماً في تعافي امريكا الوسطى والجنوبية بعد الوباء.

لقد زاد إجمالي تجارة الصين مع امريكا الوسطى والجنوبية من حوالي (18 مليار دولار) في عام 2002 إلى ما يقرب من (316 مليار دولار) في عام 2019، وفي العام 2020 وعلى الرغم من الانخفاض في التجارة العالمية بسبب فايروس كوفيد 19، انخفض إجمالي تجارة الصين مع المنطقة بشكل طفيف حيث وصل إلى (315 مليار دولار)، وفي العام 2020 بلغت واردات الصين من امريكا الوسطى والجنوبية والكاريبي ما يقارب (165 مليار دولار)، تتكون من الموارد الطبيعية واهمها الخامات (35٪) وفول الصويا (17٪) والوقود المعدني (12٪) واللحوم (7٪) والنحاس (6٪) وبلغ حجم الصادرات الصينية إلى المنطقة في العام 2020 حوالي(150مليار دولار) ، مع الصادرات الرئيسة بما في ذلك الآلات والمعدات الكهربائية (23٪)، والآلات والأجهزة الميكانيكية (16٪) والسيارات وقطع الغيار (6٪) ، ومجموعة من المنتجات الصناعية ومنتجات المستهلك[2]، وللمزيد من الاطلاع حول الصادرات والواردت الصينية الى دول امريكا الوسطى والجنوبية ينظر الى جدول (26) والشكل (9)، وتعد البرازيل والأرجنتين وأوروغواي وباراغواي من الدول الرئيسة في تصدير فول الصويا والحبوب واللحوم والقطن والتبغ الى الصين، وكانت هنالك مخاوف من نقص الغذاء بسبب عدد السكان الكبير وعدم استمرار امدادات الطاقة والتي كانت من الدوافع الأساسية في تمويل التنمية الصينية من خلال بنك التنمية الصيني، ومع تزايد دخل الفرد في الصين أضافةً الى تسارع خطى التحضر وبالتالي أصبحت استراتيجية الصين عالمية، وقد وفرت هذه الاستراتيجية بيئة محفزة لمواصلة تطوير المؤسسات التجارية الصينية في امريكا الوسطى والجنوبية، وهناك الكثير من الأبحاث التي تناولت تمويل التنمية الصيني المستند إلى السوق كأداة لمنطق تنموي جديد، ويتمثل الدافع الرئيسي لهذا النموذج في استثمارات البنية التحتية وأنظمة السكك الحديدية الضرورية

(1) Diego Leiva Van de Maele, Xi Jinping and The Sino – Latin American Relations in The 21st Century: Facing The Beginning of A New Phase?, Journal of China and International Relations, Vol. 5, No. 1, Oxford University Press, Uk, 2017, p 40-44.

(2) Mark P. Sullivan, China’s Engagement with Latin America and the Caribbean Congressional Research Service, (Report), Washington, 2021, p 2.

لتحسين لوجستيات التصدير، وربط الإنتاج من مجمع فول الصويا بالموانئ في المحيط الهادئ [1].

جدول (26) قيمة الصادرات والواردات بين الصين ودول امريكا الوسطى والجنوبية من العام 2000- 2018 (10000دولار)

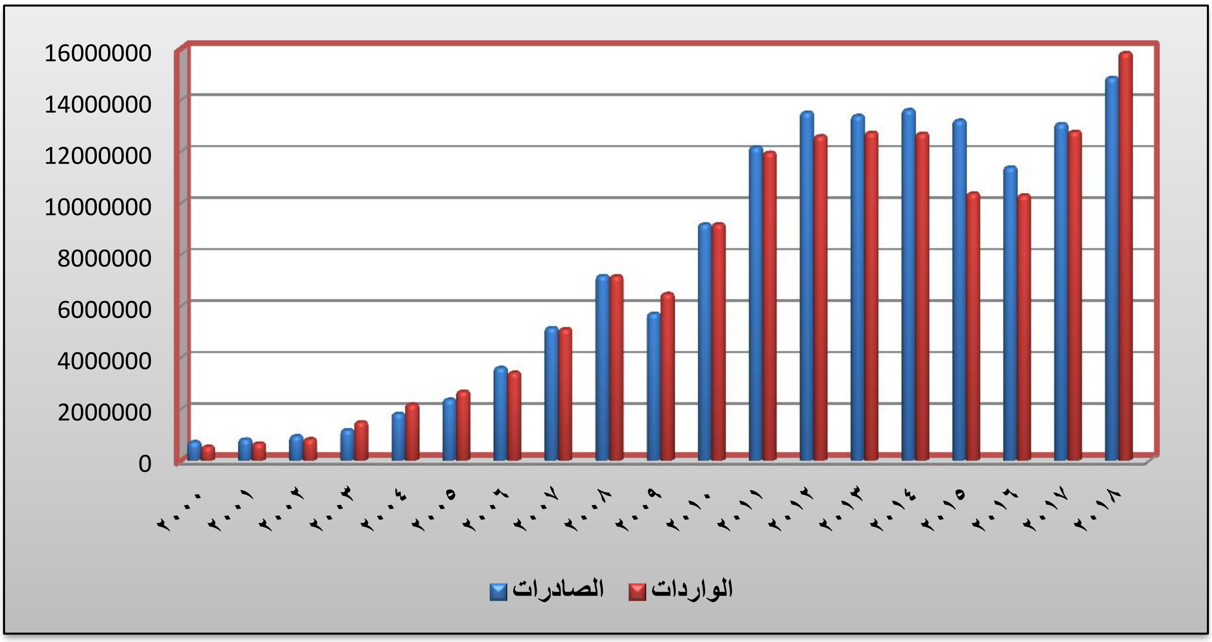
العام	المجموع	الصادرات	الواردات
2000	1259549	718521	541028
2001	1493889	823674	670215
2002	1782440	948824	833616
2003	26880681	1187743	1492938
2004	4000062	1823809	2176254
2005	5046577	2368050	2678527
2006	7020314	3602795	3417519
2007	10265030	5153940	5111090
2008	14340599	7176204	7164395
2009	1286305	5709426	6476879
2010	18363967	9179803	9184164
2011	24138750	12171930	11966820
2012	26128785	13521521	12607265
2013	26139025	13396130	12742895
2014	26327753	13622356	12705397
2015	23589325	13209660	10379663
2016	21700736	11393614	10307123
2017	25859012	13081617	12777394
2018	30717170	14877758	15839412

المصدر من عمل الباحثة اعتماداً على :

Natioal Bureau of Statistics of China, Annual Data, 2000-2018, http://www.stats.gov.cn/english/Statisticaldata/AnnualData/

[1]Bernabé Malacalza, What Led to The Boom? Unpacking China's Development Cooperation in Latin America, World Affairs, Vol. 182, Issue.4, Unites States, 2019, p388.

شكل (9) قيمة الصادرات والواردات بين الصين ودول امريكا الوسطى والجنوبية من العام 2000-2018 (10000دولار)



المصدر من عمل الباحثة اعتمادا على بيانات جدول (26)

يتضح من خلال بيانات الجدول والشكل هنالك ارتفاع واضح في مجموع الصادرات والواردات ما بين عامي 2000 حيث بلغ المجموع (1259549) بينما ارتفع في العام 2018الى (30717170)،وتجدر الإشارة الى ان هنالك زيادة في الاعتماد المتبادل بين الصين وامريكا الوسطى والجنوبية على فول الصويا، حيث تعد امريكا الوسطى والجنوبية المنطقة الرائدة في الانتاج بنسبة (56٪)من تجارة فول الصويا العالمية، وتمثل البرازيل (40.3٪) والأرجنتين (7.3٪) الغالبية العظمى من هذا الإنتاج، وتستورد الصين (64٪)من التجارة العالمية معتمدة بشكل كبير على البرازيل والأرجنتين وبدرجة أقل أوروغواي، وقد زادت مشاركة الصين من تجارة فول الصويا العالمية بشكل كبير خلال العشرين عامًا الماضية، في حين أن مشاركتها في الإنتاج العالمي قليلة هذه الزيادة الكبيرة في واردات فول الصويا هي في الأساس نتيجة سببين أولهما التغيير في أنماط النظام الغذائي في الصين وثانيهما: الإصلاحات التي قامت بها الصين منذ العام 1978حتى انضمام الصين إلى منظمة التجارة العالمية في العام 2001[1]، وفيما يخص التمويل الصيني لدول امريكا الوسطى والجنوبية لقد عملت الصين على زيادة تمويلها منذ العام 2000 وبلغ إجمالي التمويل الصيني لدول امريكا الوسطى والجنوبية ومنطقة البحرالكاريبي للفترة من 2005-2017 أكثر من (154 مليار دولار)، وقدم بنك التنمية وبنك التصدير والاستيراد الصيني التزامات القروض لهذه الدول وتتصدر فنزويلا قائمة الدول في مجال

([1])Ben M. McKay et al, op.cit, p.7.

التمويل بعد أن اقترضت من الصين أكثر من (62 مليار دولار، تليها البرازيل والأرجنتين بقيمة 42 مليار دولار و 18 مليار دولار[1]، وقد خصصت الصين في العام 2015ما يقارب(35مليار دولار)على مستوى المنطقة وقد اختلفت هذه القروض من دولة الى اخرى داخل امريكا الوسطى والجنوبية والكاريبي في عام 2016، وقد ركزت الصين بشكل خاص على البنية التحتية والمواد الخام وتطويرقطاع النفط ،وكان سبب حصول البرازيل وفنزويلا على قروض كبيرة بسبب اهتمام الصين بهذه الصناعات وخاصةً النفط [2]، أما الاستثمار الأجنبي المباشر الصيني في منطقة امريكا الوسطى والجنوبية فقد كان محدودًا حتى العام 2010 وكانت اغلب الاستثمارات في مشاريع النفط والتعدين قد بدأت في التسعينات ومازالت مستمرة، بدأ تدفق الاستثمار الأجنبي المباشر من الصين في العام 2010، وقد بلغ إجمالي الاستثمار الأجنبي المباشر الصيني في هذا العام حوالي (13 مليار دولار)[3]، ينظر الى جدول (27) أما القطاعات الأساسية التي تعتبر فيها الصين من أكبر(5)مصادر للاستثمار الأجنبي المباشر في مجالات جديدة هي: التعدين ، والهندسة ، والتصنيع ولكن كانت النسبة المئوية لكل فترة أقل من 10% وكانت مشاركة الصين في النقل هي الأفضل، حيث احتلت المرتبة الثانية بحصة إجمالية قدرها (15.14%) بين عامي 2005 إلى 2019 ومع ذلك ، فإن هذا القطاع لا يزال متخلفًا وغير مستثمر في المنطقة .

جدول (27) الاستثمار الأجنبي المباشر في منطقة امريكا الوسطى والجنوبية (2009-2016).

العام	الاستثمار الأجنبي المباشر (مليار دولار)
2009	30.6
2010	43.88
2011	55.17
2012	68,21
2013	86,09
2014	106,11
2015	126,32
2016	207,15

Source: Xiaoyu Song, Regulations of Chinese OFDI General Trends in Latin America and the Caribbian (2000-2018), in Enrique Dussel Peters,(eds), China's Foreign Direct Investment in Latin America and the Caribbean: Conditions and Challenges, Universidad Nacional Autónoma de México, México,2019,p20.

(1) EDilipraj, China's Pivot to Latin America: Political, Economic and Security Cooperation,Asian Defence Review 2019, New Delhi, 2020 , P.228-229.

(2)Sven-Uwe Mueller and Fan Li, Chinese Infrastructure Projects In Latin America and The Caribbean, The Experience of the Inter-American Development Bank, Building Development for a New Era, in Enrique Dussel Peters, Ariel C. Armony,eds, China´s Infrastructure Projects in Latin America and the Caribbean, Published by Asian Studies Center, Center for International Studies, University of Pittsburgh, Mexico,2018, p.174

(3)EDilipraj, op.cit, P.228.

وتجدر الإشارة الى ان استثمارات الصين في امريكا الوسطى والجنوبية في اغلبها مكملة لمبادلاتها التجارية ،هذا يعني أن جهود الصين الأولية تركز على تعزيز التجارة مقابل الاستثمار الأجنبي المباشر،على هذا النحو ، لم تنطلق صادرات الصين من رأس المال حتى العام 2000 ، وتركزت على عدد من القطاعات التي تدعم التبادلات التجارية. من عام 2000 إلى عام 2010 تقريبًا ، كان معظم الاستثمار الأجنبي المباشر الصيني موجهًا إلى دول امريكا الوسطى والجنوبية التي أنتجت وصدرت المعادن والهيدروكربونات إلى الصين والمنتجات الزراعية (أي الأرجنتين والبرازيل وتشيلي والإكوادور وبيرو و فنزويلا). كانت هذه هي نفس الدول التي كان للصين معها تبادلات تجارية قوية ومع تعمق العلاقات بين الصين وامريكا الوسطى والجنوبية وتحول الأولويات الاقتصادية للصين في منتصف عام 2010 ، تغيرت الاستثمارات الصينية أيضًا ومنها الاهتمام المتزايد بالطاقة المتجددة والكهرباء والاتصالات السلكية واللاسلكية والبنية التحتية ، وفي العام 2017 ازدادت الاستثمارات الصينية في امريكا الوسطى والجنوبية وأصبحت أكثر تنوعاً وإن كان ذلك بشكل تدريجي خلال هذه الفترة ، شهدت المنطقة دخول المزيد من شركات البنية التحتية والهندسة الصينية [1]. ينظر جدول (28).

جدول (28) اهم القطاعات المستهدفة في الاستثمار الصيني المباشر في امريكا الوسطى والجنوبية

القطاع	الصين		
	2009-2005	2014-2010	2019-2015
التصنيع	%3,8	%5,4	%8.3
الاتصالات وخدمات تكنلوجيا المعلومات	%0.2	%4,3	%2.2
البدائل ومصادر الطاقة المتجددة	%0.0	%0.7	%5.2
الفحم - النفط – الغاز	%1,9	%5.4	%3,9
التعدين	%10,4	%6.6	%5,7

Source: Victoria Chonn Ching, Butting in or Rounding Out? China's Role in Latin America's Investment Diversification, Working Paper, No.16, Global Development Policy Center, Boston University, Boston, 2021,p.12

.

وقد بلغ الاستثمار الأجنبي المباشر الصيني في فنزويلا ما يقرب من(3.1 مليار دولار أمريكي) ويمكن تقسيمه إلى ثلاث مراحل مختلفة بين الاعوام(2000-2017)، فالمرحلة الأولى بين عامي(2000- 2006)،وكانت الاستثمارات تقترب من(38 مليون دولار أمريكي) اما المرحلة الثانية في الفترة (2007- 2011)، حيث نمت الاستثمارات الصينية بمقدار (674 مليون دولار أمريكي ، وهو ما يمثل قفزة تعادل 17 ضعف المبلغ السابق ، وكان يستهدف قطاعات

(1)Victoria Chonn Ching, Butting in or Rounding Out? China's Role in Latin America's Investment Diversification, Working Paper,No.16, Global Development Policy Center, Boston University, Boston, 2021,p.12-13.

السيارات والنفط والاتصالات السلكية واللاسلكية والمعدات الإلكترونية والتعدين،اما المرحلة الاخيرة خلال الفترة (2012-2016)، أظهرت الاستثمارات نموًا بنسبة(335 ٪)، لتصل إلى(2.2 مليار دولار أمريكي) ، وكان البناء (الإسكان) هو الأعلى في الإنفاق ، وصناعة السيارات ، والمعدات لقطاع البناء، وقد تم استثمار (55٪)من الأموال الصينية في فنزويلا في قطاع الخدمات و(627 مليون دولار أمريكي) أو ما يعادل (21.08٪) في القطاع الصناعي[1]، ينظر الى جدول (29) الاستثمار والقروض الصينية في بعض دول امريكا الجنوبية .

جدول (29) قيمة الاستثمار والقروض الصينية في بعض دول امريكا الجنوبية

الدولة	الاستثمار الصيني المباشر من 2003-2016 (مليار دولار)	القطاعات التي ركز عليها الاستثمار المباشر (2003-2016)	القروض الصينية 2005-2016 مليار (دولار)	القطاعات التي ركزت عليهاالقروض 2005-2016
البرازيل	61	النفط ، التصنيع	36.8	النفط
الارجنتين	5	النفط	15.3	البنى التحتية
بيرو	18	التعدين	0.05	الطاقة
فنزويلا	2	النفط	62.2	النفط
تشيلي	3	التعدين ، الخدمات	0.01	الزراعة
الاكوادور	0.8	النفط	17.4	الطاقة
الاورغواي	N\d	الصناعات الزراعية	0.04	N\d

Sporce: Andres Borquez and Carlos Bravo, Who are China's Strategic Economic partners in South America?, Asian Education and Development Studies, Vol. 10, No. 3, United Kingdom, 2020, p 451.

أمالاستثمارات في بنما فيمكن ملاحظته في (3)أنماط من الاستثمار الصيني ففي الثمانينيات والتسعينيات أنشأت العديد من الشركات الصغيرة والمتوسطة الصينية الخاصة عملياتها في منطقة التجارة الحرة في كولون، واستخدمت هذه المنطقة التجارية الاستراتيجية كترامبولين إلى منطقة الكاكز والأنديز، والتي تعتبر النمط الأول والأكثر تقليدية للاستثمار الصيني في الدولة.

أما النمط الثاني فقد ظهرمنذ العام2000عندما وصلت الشركات الهندسية الصينية الخاصة إلى بنما كشركاء أو مقاولين في مشاريع الطاقة الكهرومائية وخلال نفس الفترة ، عززت بنما خصخصة البنية التحتية للموانئ المملوكة وقد جذبت مشغلي الموانئ الصينيين، وبين عامي (2004 -2019)، كان لبرنامج الاستثمار في بنما ميزانية إجمالية تقارب 40 مليار دولار أمريكي مخصصة في ستة خطوط عمل والعديد من القطاعات الرئيسة، وقد جذب مثل هذا

(1)Carlos Eduardo Piña, Chines OFDI in Venezuela Conditions,Challenges andPolicy Proposals, in Enrique Dussel Peters,eds, China's Foreign Direct Investment in Latin America and the Caribbean: Conditions and Challenges, Universidad Nacional Autónoma de México, México,2019, p.213-214.

N\d= بيانات غير متوفرة.

الاستثمار الجريء وغير المسبوق في البنية التحتية شركات البناء العامة والخاصة المملوكة للدولة الصينية والتي كان معظمها يعمل بالاساس في المنطقة للمشاركة في المناقصات العامة والامتيازات متوسطة وطويلة الأجل، خلقت هذه الشركات الصينية المملوكة للدولة تصورًا بأن الصين تزيد من استثماراتها في الدولة ومع ذلك أن مثل هذه الشركات لم يتم تصنيفها على أنها استثمار أجنبي مباشر من الصين لأنها تقدم عطاءات فقط لمشاريع تمولها مباشرة الحكومة المركزية البنمية[1].

أما بالنسبة للشركات الصينية، فبعد شروع الصين في سياسة (الخروج) التي كانت المحفز للاستثمارات في امريكا الوسطى والجنوبية، ووفقًا لقاعدة البيانات المالية فقد منحت الصين منذ العام 2003، امريكا الوسطى والجنوبية أكثرمن (119مليون) كائتمانات، وتتركزاستثمارات هذه الشركات على قطاعات استخراج النفط والمعادن وتم تنفيذ ما يقارب من نصف الاستثمارات خلال الـ 16 عامًا الماضية من خلال (9) شركات صينية، مثل (Cnpc - Cnooc - Sinopec) وركزت على 3 دول وهي (البرازيل والأرجنتين وبيرو)، وفي حالة بيرو وتشيلي كانتا المورد الرئيسي للمعادن للصين ولكنهما أصبحتا فيما بعد من الدول الرئيسة لتعزيز الاتصال البحري والرقمي للحزام والطريق في منطقة أمريكا الجنوبية، وقد سعت بيرو في تطوير ميناء تشانكاي المتعدد الأغراض ، اما شيلي فقد طورت مشروع الكابلات البحرية الذي من شأنه أن يربط رقمياً بين آسيا وأمريكا الجنوبية [2]، ومع تنامي الخبرات الصينية سواءاً على مستوى الشركات الحكومية او الخاصة في المنطقة والموظفين مع الشركاء المحليين مما زاد من النفوذ الصيني في المنطقة، الذي يتخذ انماطاً مختلفة ، واهمها الأدوار المختلفة للشركاء المحليين واستخدام الموظفين الصينيين مقابل الموظفين المحليين والاعتماد على عمليات الاستحواذ مقابل العقود الفائزة ، واهم ما حققته الشركات الصينية هو استحواذ شركة (Sinopecs) في العام 2010 على (7.1 مليار دولار) على ممتلكات (Repsols) في البرازيل وشركة(Cnooc) (15.1 بليون دولار) في 2013 على (Nexxen) مع ممتلكاتها الكبيرة في امريكا الوسطى والجنوبية و استحواذ (Minmetals) في نيسان 2014 بقيمة (5.9 بليون دولار) على منجم (la Bambas) من (GlenCore) ، وفي بيرو تعد الصين احد اكبر المستثمرين في قطاع التعدين في الدولة

([1])Nehemías José Jaén Celada, China's Forgin Direct Investmet in Panama Historical Trajectory and Patterns of Investment, in Enrique Dussel Peters eds, China’s Foreign Direct Investment in Latin America and the Caribbean: Conditions and Challenges, Universidad Nacional Autónoma de México, México,2019**,** p242-243.

([2])Andres Borquez and Carlos Bravo, Who are China’s strategic economic partners in South America, Asian Education and Development Studies, Vol.10 No.3, United Kingdom, 2020, p 453-455.

بواقع 7 مشاريع بأجمالي (10.2 مليار دولار)من الاستثمارات و22% من جميع استثمارات التعدين في الدولة، وفي البرازيل استثمرت (State Grid) ما يقارب من 20 مليار دولار للحصول على أصول بما في ذلك استحواذها على (Cpfl) وبقيمة (10 مليار دولار)، وفي حين انفقت(ChinaThree corges) ملياردولار للاستحواذ على أصول (Duke Energy)، ومن حيث الموقع الجغرافي فإن العديد من هذه الاستثمارات قريبة من الولايات المتحدة، بما في ذلك منتجع (Baha Mar) بقيمة (3.5ملياردولار) والاستثمار بمليارات الدولارات من قبل شركة(Hutchison Whampon) وهي شركة في هونغ كونغ في ميناء ميزبورت والمرافق اللوجستية الداعمة في جزر الباما، في حين تم تصوير الشركات الصينية على انها تزداد قدرة على مواجهة التحديات البيروقراطية والسياسية والاجتماعية لممارسة الاعمال التجارية في امريكا الوسطى والجنوبية فعلى سبيل المثال نجحت شركة (China Aluminium) في نقل بلدة يسكنها (5000 شخص) من اجل البدء في عمليات التعدين في (Toromocho)بيرو، من خلال الاستخدام الذكي للإدارة والاستشاريين المحليين، ورسخت شركة الاتصالات هواوي نفسها في جميع انحاء المنطقة حيث قامت بدمج الإدارة المحلية والموظفيين التقنيين ورعاية فرق كرة القدم المحلية، وفي كولومبيا نجحت شركة الانشاءات الصينية (China Harbor) في العام 2014 من اجتياز البيروقراطية المحلية للفوز بأول عقد للطرق السريعة من الجيل الرابع في الصين بموجب نهج الشراكة الجديد بين القطاعين العام والخاص في تلك الدولة لشراء البنية التحتية، وفي الارجنتين أظهرت البنوك الصينية براعتها في التخلص من محاولات الدولة لالغاء صفقات الشراء من خلال ربط التمويل لتحديث خط سكة حديد بلغرانو- كاراكاس وبقرض بقيمة(4.7 مليار دولار) لمنشأتين لتوليد الطاقة الكهرومائية عل نهر سانتاكروز، مما يجعل الامر صعب على الدولة [1]، أما في تشيلي فقد أعلنت الصين أنها مهتمة بتأمين مصادرالنحاس من تشيلي ، وقد وافقت شركة (Codelco) على تزويد شركة (Minmetals) بـ (56750طن) من النحاس سنويًا، وقدمت الشركة الصينية وديعة ضمان بقيمة(550 مليون دولار) لشركة تزيد قيمتها عن (2.2 مليار دولار) على مدار 15 عامًا، كما تسمح الاتفاقية لشركة (Minmetals) بالانضمام إلى (Codelco) في مشروع (Gaby) للتعدين في شمال تشيلي بحصة ملكية تبلغ (25٪) ويسمح لشركة (Codelco) و (Minmetals) باستكشاف فرص مشتركة لاستغلال النحاس في الدول الأخرى[2].

([1])Evan Ellis,The Strategic Context of China’s Advance in Latin America:An Update, Asia Center, Strategic Observatory of China Notes and Studies,No.17, European Union ,2017, p4-5
([2])Juan Diego Montalva, Patricio Navia, “Chile and China: Building Relations Beyond Trade?” (Report) center for Memispheric policy, University of Miami, 2007, p 10.

أما في بنما فقد توسعت الشركات الصينية حيث بدأ قطاع اللوجستيات في امريكا الوسطى والجنوبية ومنطقة البحر الكاريبي في العام 1999، عندما منحت الحكومة البنمية امتيازات لتشغيل موانئ كريستوبال وبالبوا، على جانبي قناة بنما وفي السنوات التي تلت أعادة القناة إلى سيطرة بنما من قبل حكومة الولايات المتحدة، فازت شركة (Hutchison) الصينية أيضًا بامتيازات موانئ في جزر الباهاما والمكسيك والأرجنتين والإكوادور ومع ذلك، على الرغم من القلق في الولايات المتحدة بشأن الوجود الصيني الجديد الذي تمثله شركة (Hutchison) في المنطقة ، فقد قامت الشركة بإدارة كل من الموانئ الخاضعة لسيطرتها بطريقة مماثلة لتلك الخاصة بشركات الخدمات اللوجستية متعددة الجنسيات الأخرى، ولم تثبت الشركة وجودها في ميناء جديد منذ العام 2009عندما انسحبت من ميناء مانتا في الإكوادور بسبب خلاف مع الحكومة وقامت الشركات كل من(Cosco , China Shipping) بتوسيع خدمة الشحن التجاري من آسيا إلى امريكا الوسطى والجنوبية وفي السنوات الأخيرة سيتم دمج الشركتين وتستعدان للتوسع في المنطقة(1)، وقد سجلت وزارة التجارة الصينية حوالي(803 شركة) مختلفة تقوم بإجراء 1148 صفقة استثمار في امريكا الوسطى والجنوبية منذ يناير1992حتى فبراير 2016(2)، وفي فنزويلا قامت شركتي Venezuela Orinoco Strip and the Fondo (Mixto Chino–Venezolano)، الصينية والفنزويلية بالتنقيب المشترك عن للنفط في منطقة أورينوكو، ومن خلال شركة (Fondo Mixto Chino–Venezolano) تم تمويل أكثر من 200 مشروع تنموي ومن أهم تلك المشاريع مشروع الأقمار الصناعية (Simon Bolivar، Francisco de Miranda) ومشاريع الطرق السريعة والسكك الحديدية(3).

أمابالنسبة للمكسيك فتتمتع الشركات الصينية بحضور قوي في قطاع النفط، وخاصةً استخراج النفط من حوض بيرديدو البحري وبناء مصفاة دوس بوكاس، وقد وسع المستثمرون الصينيون وجودهم في قطاع الطاقة المتجددة في المكسيك، حيث اشترت شركة استثمار الطاقة الحكومية الصينية (SPIC) شركة (Zuma Energia) وفي نوفمبر 2020عملت الشركات الصينية

(1)R. Evan Ellis, Indian and Chines Engagement in Latin America and the Carribian: A Comparative Assessment, the Strategic Studies Institute, the U.S. Army War College Press, USA, 2017, P31.

(2)Juan Pablo Dominguez, Research on Investment by Chinese MNEs in Latin America: A theoretical perspective on practical issues, 2000-2016, University of International Business and Economics, Beijing, p.116. https://www.academia.edu/31946157/Research_on_Investment_by_Chinese_MNEs_in_Latin_America_A_theoretical_perspective_on_practical_issues_2000_2016 2016,

(3) Francisco Dominguez, Latin America and China: What Next for China–Latin American Strategic Relationship?, Journal of Global Faultlines , Keele University, Vol. 4, No. 1,Uk, 2017, p.29.

والمكسيكية على تعدين الليثيوم، وللصين دور رئيسي في بناء قطاريمرعبر الأجزاء النائية من جنوب المكسيك [1].

وفي مجال البناء : للصين دور مهم في بناء وتطوير البنية التحتية لامريكا الوسطى والجنوبية، فقد شاركت الشركات الصينية في مالايقل عن 91 مشروع للبنية التحتية لامريكا الوسطى والجنوبية والبحر الكاريبي بين عامي (2000-2018) لتشمل(28 سد للطاقة الكهرومائية) و (15منفذاً و7طرق سريعة و 7 خطوط سكك حديدية و6مصافي وخطوط انابيب للنفط والغاز و3 مطارات و5 ملاعب ، وخطان لنقل الطاقة ،و17 مشروع آخر) وقد تم الانتهاء من 42 منها ، و29 قيد الانشاء و5 معطلة و7 تم الغاؤها، وقد استحوذت الاكوادور على اكبر عدد من المشاريع وقد بلغ عددها (12)، وتليها بوليفيا بواقع (11) والبرازيل (9) وفنزويلا (9) وشاركت 107 شركة صينية مملوكة للدولة في 89 من هذه المشاريع البالغ عددها 91 ولاسيما في مجال توليد الطاقة والموانئ، ومن اهم هذه المشاريع انشاء خط نقل (Belomonte) الذي تبلغ كلفته (1.4مليار دولار) والذي يربط سد (Belomonte) للطاقة الكهرومائية في البرازيل بمنطقة ميناس (MinasGerais) المكتظة بالسكان وتم انفاق 8 مليارات دولار في العام 2017 للحصول على المزود (cpfl) ثالث اكبر مزود للكهرباء في البرازيل[2]، وفي العام 2019سيطرت الشركات الصينية على أصول نقل وتوزيع الطاقة الكهربائية في مناطق استراتيجية في بيرو، وكذلك الحال مع تشيلي حيث استحوذت الشركات الصينية على(57٪)من توزيع الكهرباء في تشيلي،ان الدوروالوجود الصيني في صناعة الطاقة بامريكا الوسطى والجنوبية سيسمح للصين في توليد الكهرباء ونقلها في المنطقة بالمساهمة بمكونات منخفضة التكلفة وتمويل طويل الأجل لتوسيع البنية التحتية، والذي يمكن أن يلعب دورًا في تقديم الطاقة النظيفة والكهرباء المنخفضة التكلفة[3]، ومن اهم المشاريع الطموحة التي تعرضت للاخفاق وتوقفت بعضها بسبب التكلفة المرتفعة والآثار البيئية هي كما يأتي:

1- سكة حديد تربط بين المحيط الأطلسي والمحيط الهادئ، والمعروفة ب (مشروع السكك الحديدية العابرة للمحيطات)، حيث يربط ميناءاً برازيليًا على المحيط الأطلسي بميناء بيروفي على المحيط الهادئ، الهدف هو الحصول على ممر تصدير يعتمد على السكك الحديدية لنقل المنتجات مثل فول الصويا وخام الحديد والنحاس من البرازيل وبيرو، مع تعزيز الواردات من

---

(1)R. Evan Ellis,Populism, China, and Covid-19 Latin America’s New Perfect Storm (Report),Center for Strategic and International Studies, the U.S. Army War College,2021, p.5.

(2) Katherine Koleski, Alec Blivas, op.cit, p14.

(3)R. Evan Ellis, China’s Bid to Dominate Electrical Connectivity in Latin America, China Brief, The Jemstown Foundation, Volume: 21 Issue: 10, United States, 2021, P13-15.

الصين، وسيكون بناء خط السكة الحديد حلاً لتحسين البنية التحتية الإقليمية والعلاقة بين أمريكا الجنوبية وآسيا، أن الوصول إلى المحيط الهادئ مهم لأنه سيخفض التكاليف على المصدرين البرازيليين ، لأن وقت الرحلة من موانئ بيرو إلى الصين أقصر بكثير من الموانئ البرازيلية، ولأن مثل هذه الرحلة من شأنها أن تتجنب تكلفة أجرة عبور قناة بنما [1].

وقد تم الأعلان عن هذا المشروع خلال زيارة رئيس مجلس الدولة الصيني العام 2015 إلى البرازيل، وقد تم توقيع اتفاقية لدراسة جدوى لمشروع سكة الحديد خلال هذه الزيارة مع كل من البرازيل وبيرو ويمرمشروع سكة الحديد هذا الذي يبلغ طوله (3300 ميل) عبر الأمازون ، ويربط ساحل الأطلسي في البرازيل إلى ساحل المحيط الهادئ في بيرو، ويرى بعض الباحثين أن هذا الخط المقترح سوف يخفض من تكاليف الشحن، ومن ناحية اخرى حاز المشروع على الكثير من الانتقادات من الناشطين البيئيين ومن السكان الأصليين الذين يعيشون في منطقة الأمازون ومشروع بهذا الحجم سيؤدي إلى تدمير بيئي هائل لأكبر غابة مطيرة في العالم وللأراضي الزراعية الأخرى المحيطة خاصة في بيرو، بينما يفضل المسؤولون البيروفيون طريقًا شماليًا عبر الغابات الغنية بالتنوع البيولوجي يفضل دعاة حماية البيئة طريقًا جنوبيًا إلى ماتاراني، وقد اقترحت الحكومة الصينية في العام 2011 مشروعًا مشابهًا للسكك الحديدية يربط بين ساحل المحيط الهادئ في كولومبيا وساحل المحيط الأطلسي، وتم الإعلان عن هذا المقترح من قبل الرئيس الكولومبي خلال مقابلة مع صحيفة فاينانشيال تايمز ومع ذلك ، في عام 2014، تم إلغاء المشروع بسبب الخلافات التي أثيرت في عملية تقديم العطاءات[2]، ينظر الى خريطة (25)

(1)CelioHiratuka, Chinese Infrastructure Projects In Brazil Two Case Studies, Building Development for a New Era, in Enrique Dussel Peters, Ariel C. Armony,eds, China´s Infrastructure Projects in Latin America and the Caribbean, Published by Asian Studies Center, Center for International Studies, University of Pittsburgh, Mexico,2018, p.134-135.

(2)E.Dilipraj, China in Latin America: The Evolving Asymmetric Relations, Contemporary Concerns - Strategic, Economic, Cyber, Gender and Beyond, Publisher: Gyan Books Pvt. Ltd., Delhi, 2018, p.227-229.

خريطة (25) مشروع السكك الحديدية الصينية العابرة للمحيطات .



المصدر من عمل الباحثة اعتماداً على :

EDilipraj,China's Pivot to Latin America: Political, Economic and Security Cooperation,Asian Defence Review 2019, Edited by KK NohwarCentre for Air Power Studies, New Delhi, 2020 , P.232

2- مشروع البنية التحتية العابرة للقارات ، وله أهمية من الناحية الاستراتيجية، ففي سبتمبر 2012، وقع رئيس نيكاراغوا دانيال أورتيجا مذكرة تفاهم مع شركة(HKND) الصينية الخاصة، وقد التزمت شركة (HKND) بتمويل وبناء قناة نيكاراغوا لتحقق نيكاراغوا حلمها القديم ببناء قناة تربط بين المحيطين، وتم تصميم القناة ليبلغ طولها (278 كم) وعمقها (30م)، أي ثلاثة أضعاف طول قناة بنما عبر بحيرة نيكاراغوا أكبر بحيرة للمياه العذبة في أمريكا الوسطى وقد حصلت شركة (HKND) على امتياز بناء القناة وحقوق المشاريع المحيطة بها لمدة خمسين عامًا، بما في ذلك المطارات والموانئ والمنتجعات ومناطق التجارة الحرة، مع خيار تمديد الامتياز لمدة خمسين عامًا أخرى(1)، إلا أن هذا المشروع محاط بالشكوك، على الرغم من كونه كان دعمًا من

(1)Shoujun Cui, The Chinse-Backed Nicaragua Canal Domestic Rationale, Multiple Risks, and Geopolitical Implications, Building Development for a New Era, , in Enrique Dussel Peters, Ariel C. Armony,eds, China´s Infrastructure Projects in Latin America and the CaribbeanPublished by Asian Studies Center, Center for International Studies, University of Pittsburgh, Mexico,2018, p.150

الحكومة في نيكاراغوا وبالفعل تم تأجيل بناء القناة وسط نقص التمويل والمخاوف الاجتماعية والبيئية السلبية، وتقع منطقة التجارة الصينية على ساحل المحيط الهادئ وهي ذات أهمية كبيرة لاستيراد المواد الخام لتغذية اقتصادها وأسواق جديدة لصادراتها، في الوقت الحالي يتعين على جميع الواردات الصينية من أمريكا الجنوبية المرورعبر قناة بنما حيث تضاعفت تكلفة نقل السفن عبرها ، وان هذا المشروع يمكن أن يخفض تكاليف الشحن كما انه مشروع استراتيجي سيمكن الصين من السيطرة على الطريق رئيسي للتجارة العالمية ، كما فعلت الولايات المتحدة مع قناة بنما قبل قرن من الزمان[1]، ينظر الى خريطة (26)

خريطة (26) مقترح مشروع الصين لحفرقناة نيكاراكوا.



الخريطة من عمل الباحثة اعتمادا على :

EDilipraj,China's Pivot to Latin America: Political, Economic and Security Cooperation,Asian Defence Review 2019, Edited by KK NohwarCentre for Air Power Studies, New Delhi, 2020 , P.234.

3- أما بالنسبة للمكسيك ، يبدو أنها تتمتع بالشراكة الإستراتيجية الأكثر توازناً مع الصين بسبب زيادة اعتمادها على الولايات المتحدة، على الرغم من أن الصين قد لا تكون شريك تجاري أساسي كما هو الحال مع الولايات المتحدة وكندا، فإن القرب الجغرافي من سوق الولايات المتحدة يمنحها القدرة على استخدام المكسيك كمنصة تصدير واستيراد إلى أمريكا الشمالية،

([1])E.Dilipraj, China in Latin America: The Evolving Asymmetric Relations, op.cit, p.229.

فبالتالي فإن المكسيك شريك استراتيجي متوازن مع الصين لكنها تفتقر إلى الترابط والتقارب الأيديولوجي [1]، وتجدر الإشارة الى ان الصين قد اقامت شراكة استراتيجية في العام 2003 وفي العام 2013عندما زار الرئيس الصيني شي جين بينغ المكسيك وقد تطورت العلاقة إلى (شراكة إستراتيجية شاملة) لمختلف الجوانب الاقتصادية والسياسية والاجتماعية، وعلى الرغم من ذلك لا تزال العلاقات ليست قوية بالشكل الذي تطمح اليه الصين، ومن أهم المشاريع الاستثمارية الصينية في المكسيك بناء قطار فائق السرعة بين مكسيكو سيتي ومدينة كويريتارو، لمسافة تزيد عن (200كم) وتستطيع هذه السكك نقل ما يقرب من (30 ألف) شخص في اليوم وبلغ إجمالي الاستثمار أكثر من (3 مليارات دولار)، ويعد هذا الممر من اهم الممرات لكونه يربط ما بين مدينتين ذات كثافة سكانية عالية، ومن المؤمل ان يحل هذا المشروع مشاكل الازدحام في الطرق ويعتبر هذا المشروع من المشاريع المشتركة بين الشركات الصينية المملوكة للدولة والشركات المكسيكية، وتم الإعلان عن المشروع في عام 2014، وفاز المشروع المشترك في تقديم العطاءات وبسبب الانتقادات التي تعرض لها المشروع بسبب كونه العطاء الوحيد المقدم مما ادى الى إلغاء المشروع، وتطالب الحكومة الصينية المكسيك بدفع 600 مليون دولار الدولارات بسبب الغاء هذا المشروع وقد تم اتهام الحكومة المكسيكية بانها لم تتصرف بشفافية ولم تضمن الإجراءات القانونية [2].

4- وفي فنزويلا تم توقيع عقد بين الشركة الصينية لبناء سكك الحديد مع وإدارة السكك الحديدية الوطنية الفنزويلية في العام 2009بقيمة (7.5 مليار دولار)،استهدفت بناء خط سكة حديد ذو اتجاهين بطول (471.5 كم بسرعة 220 كم / ساعة، وبسب المشاكل المالية التي تعاني منها الحكومة الفنزويلية قد فشل المشروع [3].

اما النسبة لقطاع الاتصالات السلكية واللاسلكية، فعتبر شركة (هاواوي) الصينية من الشركات التي كان لها دور مهم في تقديم خدمات (5G)، أضافة الى دورها مع شركة (ZTE)

([1]) Yanran Xu, China’s Strategic Partnerships in Latin America: Case Studies of China’s Oil Diplomacy in Argentina, Brazil, Mexico, and Venezuela 1991–2015, , Vol. 8, No.1, Published by: Institute for National Strategic Security, Washington, 2019, p144-145.

([2])Miguel A. Montoya et al, The Geopolitical Factor of Belt and Road Initiative in Latin America: The cases of Brazil and Mexico, Latin American Journal of Trade Policy, Vol. 2, No. 5, University of Chile 2019, p.11-15.

([3])Haibin Niu, a Stratigic Analysis of Chinese Infrastructure Projects in Latin America and the Caribbean, Building Development for a New Era, in Enrique Dussel Peters, Ariel C. Armony,eds,China´s Infrastructure Projects in Latin America and the Caribbean Published by Asian Studies Center, Center for International Studies, University of Pittsburgh, Mexico, 2018, p.184.

في توفير الهواتف وأجهزة الاتصالات الأخرى في امريكا الوسطى والجنوبية، فضلاً عن بناء الشبكات اللاسلكية والألياف الضوئية، وابراج المراقبة والمدن الذكية، ويحمل وجود الشركات الصينية في البنى التحتية للاتصالات مخاطر خاصة للولايات المتحدة وشركاوها، لان قانون الأمن القومي الصيني لعام 2017 يُلزم الشركات الصينية بتسليم البيانات في أنظمتها إلى الدولة إذا طلبت منها ذلك، مما يمنح الصين فرصًا مهمة للوصول الى هذه البيانات وربما استغلالها، وتتضمن البيانات المعرضة للخطر أسرارًا عسكرية وبيانات حساسة لشركات امريكا الوسطى والجنوبية وموظفين حكوميين في المنطقة والتي من الممكن استخدامها لمساعدة الشركات الصينية في الحصول على تقنيات أو حتى للسيطرة على المعلوماتهم الشخصية للمسؤولين في امريكا الوسطى والجنوبية، مما يفتح الباب أمام إلزام هؤلاء المسؤولين بمساعدة الصين في الأمور التجارية وغيرها [1]،أمافي تشيلي فقد كان للشركتان الصينيتان(Huawei وZTE) دورًا مهماً في سوق معدات الهاتف والاتصالات السلكية واللاسلكية، وقد اصبحت من الموردين الأساسيين لشركات الاتصالات في تشيلي، وقد أنشأت هواوي، أيضًا مركزًا رئيسيًا للبيانات السحابية في تشيلي، هي الآن المنافس الرئيسي لتوفيرخدمات (5G) التي بدأت الحكومة التشيلية في بناء البنية التحتية الداعمة لها، بالإضافة إلى ذلك سعت الشركات الصينية الى بناء كيبلات للألياف الضوئية عبر المحيط الهادئ من تشيلي وصولاً إلى الصين عبرهونغ كونغ، والذي كان من شأنه نقل كمية كبيرة من البيانات من أمريكا الجنوبية عبر المحيط الهادئ، على الرغم من القيود الأسترالية على تلك المعدات لأسباب تتعلق بالأمن القومي، فمن غير المرجح أن يكون مثل هذا العطاء تنافسيًا، ولا يزال التمويل الصيني ممكنناً لخطوط الألياف البصرية من تشيلي إلى القارة القطبية الجنوبية و(توسيع شبكة (Fiberoptico Austral التي بنتها هواوي)،
أو خط يربط المحيط الهادئ بأنتاركتيكا [2].

([1])R. Evan Ellis, China's Diplomatic and Political Approach in Latin America and the Caribbean, Strategic Studies Institute, US Army War College, 2021,p3. https://www.academia.edu/48997242/Chinas_Diplomatic_and_Political_Approach_in_Latin_America_and_the_Caribbean.

وللمزيد من الاطلاع عن العلاقات الاقتصادية بين الصين وامريكا الوسطى والجنوبية ينظر الى :
Juan Manuel Gil Barragán, Andrés Aguilera Castillo, China and Latin America: strategic partners or competitors?, International Business, No. 82, Spain, 2017,p.78-84.

(CNPC) مؤسسة البترول الوطنية الصينية.

([2])Evan Ellis, Chinese advances in Chile, Global Americans, 2021. https://theglobalamericans.org/2021/03/chinese-advances-in-chile .

الطاقة ومبادرة الحزام والطريق في امريكا الوسطى والجنوبية :

كانت للشركات النفطية الصينية المملوكة للدولة استثمارات في امريكا الوسطى والجنوبية ومن بينها (4) شركات نفط كبيرة،ومن أهم هذه الشركات هي (CNPC) التي لديها تاريخ طويل منذ التسعينيات في المنطقة من خلال عمليات التنقيب عن النفط في بيرو وفنزويلا ، وكان لها وجود في الإكوادور منذ عام 2003، وفي جميع هذه الحالات ، دخلت (CNPC) من خلال امتيازات حكومية أو مشاريع مشتركة مع شركة نفط مملوكة للدولة، أما شركة (Sinopec) فكان لها استراتيجية مختلفة للاستثمار تتم من خلال الشراكة مع الشركات المتتعددة الجنسيات ولا سيما مع شركة (Repsol) الإسبانية (Galp) البرتغالية، في البرازيل وكولومبيا والأرجنتين، ودخلت (Sinopec) سينوبك البرازيل كمزود لخدمات البناء وخاصة تصميم وبناء جزء من خط أنابيب (Gasene) بقيمة تقديرية تبلغ (1.9 مليار دولار أمريكي) أما شركتي (Sinochem وCnooc) استثمرت أيضًا في امريكا الوسطى والجنوبية من خلال الاستحواذ على أصول شركات أخرى، لدى Cnooc مشروع مشترك مع شركة محلية في الأرجنتين،أما (Sinochem) لديها مشروع مشترك مع شركة (Statoil) النرويجية في البرازيل واشترت أصول شركة بريطانية في كولومبيا. ومن المتوقع أن تواصل الشركات الأربع الاستثمار في المنطقة في أكتوبر 2013، كان لكل من (Cnpc و Cnooc) حصة 10 ٪ في الكونسورتيوم الذي حصل على استغلال حقل (Libra) في البرازيل، في أول مزاد لحقول النفط في تلك الدولة منذ عدة سنوات، وتتواجد شركات النفط الصينية في جميع دول امريكا الوسطى والجنوبية التي تصدر النفط والغاز،باستثناء المكسيك (التي تغلق هذا القطاع أمام االمستثمرين الاجانب) وبوليفيا، وعلى الرغم من وجود العديد من الاستثمارات الصغيرة في مشاريع التنقيب في امريكا الوسطى والجنوبية ، إلا أن جميع الاستثمارات الكبيرة كانت في بيرو والبرازيل[1]، وفيما يخص مبادرة الحزام والطريق ان دخول دول امريكا الوسطى والجنوبية والكاريبي الى مبادرة الحزام والطريق يعود إلى منتدى الصين وجماعة دول امريكا الوسطى والجنوبية ومنطقة البحر الكاريبي الذي عقد في عام 2018، وقد نشر وزراء الخارجية المشاركون في ذلك المنتدى إعلان خاص أشار إلى دعوة وزير الخارجية الصيني لأعضاء مجموعة دول امريكا الوسطى والجنوبية ومنطقة البحر الكاريبي للانضمام إلى المبادرة وذكران هذه الدول هي (الامتداد الطبيعي لطريق الحرير البحري وان مشاركتهم لاغنى عنها في التعاون الدولي للحزام والطريق) وبعد منتدى

([1])Taotao Chen and Miguel Pérez Ludeña, Chinese foreign direct investment in Latin America and the Caribbean, Center for China - Latin America Management Studies, Series No. 195, United Nations Publication, 2014, p18.

الصين وجماعة دول امريكا الوسطى والجنوبية ومنطقة البحر الكاريبي انضمت 18 دولة أخرى رسميًا إلى مبادرة الحزام والطريق بين عامي (2018 – 2019).

اما بالنسبة للمكسيك، فتعد ثاني أكبر شريك تجاري للصين في امريكا الوسطى والجنوبية والكاريبي (بعد البرازيل)، تنضم إلى مبادرة الحزام والطريق، أما كولومبيا هي الدولة الأنديزية الوحيدة المتبقية التي لم تشارك بعد في مبادرة الحزام والطريق وقد يكون هذا القرار بسبب التعاون الأمني الكثيف لكولومبيا مع الولايات المتحدة،وهي من الدول التي تلقت عدد كبير من المساعدات العسكرية من الولايات المتحدة في القارة بأكملها، وخلال زيارة المسؤولين الكولمبيين الى الصين في عام 2019 ، أعلنت الحكومة عزمها على تلقي الاستثمارات الصينية في قطاع البنية التحتية، دون التلميح عن أي ميل للانضمام إلى مبادرة الحزام والطريق، وفيما يخص الأرجنتين فلم توقع بعد على مذكرة التفاهم على الرغم من حضورها القوي في منتدي مبادرة الحزام والطريق ،ولم توقع البرازيل على مذكرة التفاهم حتى الآن، على الرغم من حضور وزير الشؤون الاستراتيجية البرازيلي في منتدى عام 2017[1].

وفي نوفمبر 2017 ، أصبحت بنما أول دولة في امريكا الوسطى والجنوبية تصادق رسميًا على مبادرة الحزام والطريق ، بعد خمسة أشهر من تحويل العلاقات الدبلوماسية من تايوان إلى الصين، وتعتبر العديد من الحكومات والشركات في امريكا الوسطى والجنوبية أن مبادرة الحزام والطريق فرصة لتعزيز المشاركة الدولية كما هو الحال في مناطق أخرى من العالم، ومع ذلك كانت الصين أقل نشاطًا في الترويج لمبادرة الحزام والطريق في نصف الكرة الغربي مقارنةً مع المناطق الأخرى. ولاتزال الممرات الاقتصادية الستة لمبادرة الحزام والطريق عبر أوراسيا تحظى بأولوية قصوى على مستوى العالم، بالإضافة إلى ذلك قد تتسبب مبادرة الحزام والطريق في مواجهة غير ضرورية مع الولايات المتحدة الحليف التاريخي لامريكا الوسطى والجنوبية والأكثر أهمية في نصف الكرة الغربي، لقد استجابت معظم دول امريكا الوسطى والجنوبية ومنطقة البحر الكاريبي للمبادرة بشكل محايد أو إيجابي، ولتعزيز الاستدامة البيئية عبر مبادرة الحزام والطريق أنشأت وزارة البيئة الصينية والتحالف الدولي للتنمية الخضراء لمبادرة الحزام والطريق مع شركاء دوليين ما يقارب 26 وزارة بيئة حول العالم (اثنتان في امريكا الوسطى والجنوبية: كوبا وغواتيمالا) وثماني وزارات دولية المنظمات (بما في ذلك 4كيانات تابعة للأمم المتحدة) ، 69 مؤسسة بحثية (بما في ذلك 10 في الولايات المتحدة) ، و(30 شركة) وكان

([1])Juan Enrique Serrano Moreno etal, Deconstructing the Belt and Road Initiative in Latin America, Asian Education and Development Studies, vol.10, No.3, United Kingdom, 2020 , p 6-8

التحالف نشط في تعزيز مبادرة الحزام والطريق المستدامة بيئيًا، وعلى جانب (التصدير والاستيراد)، تعهد بنك الصين (China Exim Bank) ومؤسسات أخرى بتقديم الدعم لتنمية التمويل الأخضر في مبادرة الحزام والطريق، يتضمن هذا الدعم موارد مالية كبيرة لمشاريع الطاقة الخضراء وضمانات بيئية أكثر صرامة في تقييم المشروع ومنع الممارسات البيئية الخاطئة، ويمكن أن تكون هذه الجهود ذات صلة خاصة بامريكا الوسطى والجنوبية ومنطقة البحر الكاريبي، حيث تزداد الاستثمارات الصينية في مصادر الطاقة المتجددة والصناعات الاستخراجية، وقد فشلت في بعض الأحيان في الامتثال للمعايير المحلية أو الدولية، وهنالك عدد كبير من المبادرات البيئية لمبادرة الحزام والطريق إذا تم استخدامها بشكل مناسب لإنشاء المزيد من المشاريع الخضراء في المنطقة [1].

ثانياً :العلاقات السياسية .

تسلط الورقة السياسية للصين بشأن امريكا الوسطى والجنوبية ، الضوء على حقيقة أن الصين لاتتطلع إلى العلاقات الاقتصادية مع امريكا الوسطى والجنوبية فقط، وانما لعلاقات سياسية ايضاً وذكرت الوثيقة أن ذلك يمثل من أولويات الحكومة الصينية وكذلك تشجيع التعاون السياسي مع حكومات امريكا الوسطى والجنوبية من خلال الإجراءات التالية[2]:

1. التبادلات رفيعة المستوى: وفقا للحكومة الصينية، من الأولويات الحفاظ على التبادلات الوثيقة مع قادة دول امريكا الوسطى والجنوبية لزيادة التفاهم والثقة المتبادلين، وبناء أساس سياسي لنمو العلاقات مع دول امريكا الوسطى والجنوبية .

2 - التبادلات بين الهيئات التشريعية : تريد الصين تعزيز التبادلات الودية مع برلمانات دول امريكا الوسطى والجنوبية، على مستويات متعددة وعبر قنوات مختلفة وعلى أساس الاحترام المتبادل.

3. التبادلات بين الأحزاب السياسية : صرحت الحكومة الصينية أن الصين ترغب في إجراء تبادلات ودية بمختلف الأشكال مع الأحزاب والمنظمات السياسية في دول امريكا الوسطى والجنوبية على أساس الاستقلال والمساواة الكاملة والاحترام المتبادل وعدم التدخل في الشؤون الداخلية وتعزيز الثقة المتبادلة والتعاون حسب تصريح وزارة الخارجية الصينية في العام2008، لقد أثار هذا بالفعل مخاوف الولايات المتحدة ، كما يوضح ذلك تقرير صادر عن خدمة أبحاث

---

(1) Pepe Zhang, Belt and Road in Latin America: A Regional Game Changer? Four Issues to Watch, The Atlantic Council, Issue Brife, Washington, 2019, p2-4.

(2)Juan Carlos Gachuz, Chile's Economic and Political Relationship with China, Journal of Current Chinese Affairs, vol.41, GIGA Institute for Asian Studies, Hamburg, 2012, p 146-148.

الكونغرس بعنوان (اهتمام الصين المتزايد بامريكا الوسطى والجنوبية) في الوقت الذي يبدو فيه اهتمام الصين بالمنطقة اقتصاديًا إلا أن له بُعدًا سياسيًا ودبلوماسيًا وقد يكون له تداعيات أطول على مصالح الولايات المتحدة، وتستخدم الصين امريكا الوسطى والجنوبية لتحدي تفوق الولايات المتحدة في هذا الجزء من العالم وبناء تحالف عالمي من الدول ذات المصالح التي قد تكون متباينة أو حتى معادية للمصالح والقيم الأمريكية [1]، وقد أعلن الرئيس شي جين بينغ عن (اطارتعاون 1 + 3 + 6) خلال زيارته للمنطقة وان هنالك خطة واحدة وهي خطة التعاون بين الصين ومجموعة دول امريكا الوسطى والجنوبية ومنطقة البحر الكاريبي (2015-2019)، ثلاثة محركات وستة قطاعات ، وفقًا لفكرة الرئيس الصيني تشي جين بينغ فإن المحركات الثلاثة هي(التجارة والاستثمار والتعاون المالي)، اما القطاعات (6) هي (الطاقة والموارد - البنية الأساسية – الزراعة- تصنيع- العلوم وتكنولوجيا المعلومات) كأولويات للمشاركة الاقتصادية وأضاف رئيس مجلس الدولة لي كه تشيانغ فكرته عن (نموذج تعاون3×3)، في العام 2015 والتي أكدت على التعاون بين الشركات والمجتمعات والحكومات في بناء الخدمات اللوجستية وتوليد الطاقة وتكنولوجيا المعلومات مع دعم التمويل والقروض والتأمين، لقد وضعت الصين نهجًا شاملاً في المنطقة من خلال منتدى الصين - سيلاك، وهو اول اطار للمشاركة الاقتصادية للصين مع المنطقة، وان ذلك دليل واضح على الأهمية المتزايدة لامريكا الوسطى والجنوبية في الدبلوماسية الاقتصادية العالمية للصين، كان إنشاء مجموعة دول امريكا الوسطى والجنوبية ومنطقة البحر الكاريبي في العام 2011 فرصة جيدة للصين لتطوير استراتيجية إقليمية تجاه امريكا الوسطى والجنوبية والكاريبي، مقارنة بالدور الهامشي الذي لعبته في مؤسسات الدول الأمريكية التي تتمتع بوضع مراقب في منظمة الدول الأمريكية (OAS) ، وهي عضو في بنك التنمية للدول الأمريكية (IADB) وقد أسفر الاجتماع الوزاري الأول بين الصين ومجموعة دول امريكا الوسطى والجنوبية ومنطقة البحر الكاريبي في عام 2015 عن خطة التعاون (2015-2019)، مع أهداف اقتصادية طموحة وترتيبات دبلوماسية تمثلت في المنح الدراسية وفرص التدريب وامور اخرى وبالتاكيد ذلك جزء من نهج شامل قائم على الاحترام والمصالح المتبادله [2]، اما بالنسبة للقوة الناعمة *الصينية فمن اجل حماية مصالحها في امريكا الوسطى

---

(1)Juan Carlos Gachuz, op.cit,p 146-148.

(2)Haibin Niu, A New Era of China-Latin America Relations, theYearbook of Regional Integration of Latin America and the Caribbean, No.11, Argentina, 2015, p.43- 44.

***القوة الناعمة** هي قدرة دولة من الدول على الجذب والاختيار دون الارغام أو استخدام القوة كوسيلة للإقناع، ومرتكزاتها هي الثقافة، وقيمة السياسة والسياسة الخارجية. المصدر: جوزيف ناي ، القوة الناعمة وسيلة النجاح في السياسة الدولية ، ترجمة محمد توفيق البجيرمي، ط2، العبيكان للنشر، الرياض ، 2012، ص 24.

والجنوبية استخدمت الصين أسلوب جديد عرف ب دبلوماسية القوة الناعمة، وتجدر الإشارة الى ان الرئيس الصيني السابق هو جينتاو هو من روج لهذا المفهوم في العام 2007، لقدعملت الصين على تعزيز وجودها الدبلوماسي في المؤسسات متعددة الأطراف في المنطقة ففي العام 2004حصلت الصين على صفة مراقب دائم في منظمة الدول الأمريكية وكذلك مراقب في لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لامريكا الوسطى والجنوبية ومنطقة البحر الكاريبي وتحتفظ بـ 130 شرطيًا كجزء من قوات حفظ السلام التابعة للأمم المتحدة في هايتي وأصبحت الصين عضوًا في بنك التنمية للدول الأمريكية في عام 2008، بعد أن استثمرت 350 مليون دولار [1].

من الطبيعي أن تقوم الصين أيضًا بتطوير إستراتيجية القوة الناعمة لجذب الشركاء السياسيين في المنطقة، وفي المنتدى الثاني بين الصين وجماعة دول امريكا الوسطى والجنوبية ومنطقة البحر الكاريبي في العام 2018 قال وزير الخارجية الصيني " لتنفيذ مبادرة الحزام والطريق، لا نحتاج إلى الأدوات لتحقيق الترابط ولكن الأهم من ذلك هو تعزيزالصداقة بين الشعوب"، تتضمن الإستراتيجية الصينية البرامج الأكاديمية والتبادل الثقافي والإعلامي (مثال على ذلك الوجود المتزايد لوكالة الأنباء الصينية شينخوا في امريكا الوسطى والجنوبية، وقد سلط وزير الخارجية الصيني الضوء على أن بلاده دعت أكثر من 800 من قادة الاحزاب و 200 من القادة الشباب من دول امريكا الوسطى والجنوبية ومنطقة البحرالكاريبي لزيارة الصين، وقد أعلنت الصين ان لديها خططاً لدعوة 600 من القادة السياسيين من امريكا الوسطى والجنوبية وتسهيل 6000 منحة دراسية حكومية، بينما تعمل الصين على توسيع روابطها الثقافية والأكاديمية مع امريكا الوسطى والجنوبية ، ومن اللافت للنظر أن الصين تتقدم أيضًا في بعض المجالات فمثلاً يوجد الآن 39 معهدًا للكونفوشيوسية في امريكا الوسطى والجنوبية ومنطقة البحر الكاريبي منها(10 في البرازيل ، و 5 في المكسيك ، و 4 في بيرو) ، كما تعمل الصين على توسيع نطاق معرفتها بامريكا الوسطى والجنوبية من خلال المعلومات الرسمية من وزارة التعليم الصينية وقد زادت أقسام اللغة الإسبانية في الجامعات الصينية من (12 في العام 2000 إلى 80 في العام 2015)، وارتفع عدد الطلاب المسجلين من حوالي (500 إلى 15000) في نفس الفترة الزمنية[2]، وتقدم الصين بشكل مستمر أموالًا لأشخاص من المنطقة للدراسة فيها وهذه المنح تقدر بحوالي 6000 منحة دراسية في خطة عمل الصين وجماعة دول امريكا الوسطى والجنوبية ومنطقة البحر الكاريبي للفترة من(2019 - 2021)، و 27 رحلة إلى الصين لأكاديميين من

([1])Alexander Brand et al, an ‘Authoritarian Nexus’? China’s Alleged Special Relationship with Autocratic States in Latin America, European Review of Latin American and Caribbean Studies, No. 99, Netherlands, 2015, p.14.

([2])Detlef Nolte, China Is Challenging but (Still) Not Displacing Europe in Latin America, German Institute of Global and Area Studies, No.1, Hamburg, 2018,p5-6.

امريكا الوسطى والجنوبية وقادة الأحزاب والإعلاميين والنخب الأخرى (حيث وعدت بـ 1000 رحلة خلال هذه الفترة) [1].

ثالثاً :العلاقات العسكرية :

وسعت الصين علاقاتها مع امريكا الوسطى والجنوبية لتمتد الى البعد العسكري والاستراتيجي والذي تضمن ايضاً عدة جوانب سيتم التطرق اليها بالتفصيل، وقد زاد هذا التوسع بشكل كبير منذ العام 2013 مما عزز من فكرة مرحلة جديدة من العلاقات الصينية مع امريكا الوسطى والجنوبية، ويمكن ملاحظة ذلك من خلال مبيعات الأسلحة الصينية إلى المنطقة، والتي كانت محدودة سابقاً باستثناء علاقة الصين مع فنزويلا، لقد كانت معظم واردات الدول مثل فنزويلا والإكوادور وبوليفيا من الأسلحة من الصين، وقد اشتملت واردات الأسلحة بين عامي (2000– 2015) على طائرات مقاتلة من طراز K-8 ورادارات JYL-1 وطائرات نقل MA-60 وناقلات أفراد مصفحة WMZ-551 وبنادق وقوارب هجومية من طراز AK-47 ومدفعية وذخيرة مشاة وشاحنات، وتجاوزت قيمة مبيعات هذه الأسلحة والتبادلات (100مليون دولار) سنويًا، ينظر الى جدول (30) قيمة التبادلات العسكرية من الأسلحة [2].

جدول (30) قيمة تجارة الأسلحة بين الصين و دول امريكا الوسطى والجنوبية (1950-2017).

الدولة	قيمة التجارة (مليون دولار)
الارجنتين	1 مليون
بوليفيا	66 مليون
الاكوادور	12 مليون
المكسيك	6 مليون
نيكاراغوا	2 مليون
بيرو	30 مليون
فنزويلا	631 مليون

Source: E.Dilipraj, China in Latin America: The Evolving Asymmetric Relations, Contemporary Concerns - Strategic, Economic, Cyber, Gender and Beyond, Publisher: Gyan Books Pvt. Ltd., Delhi, 2018, p.236.

ويمكن التركيز على اهم المجالات الاستراتيجية التي لها تأثير واضح من الناحية العسكرية وهي الطائرات والاتصالات والاقمارالصناعية، وان هنالك مبيعات صينية للطائرات الى امريكا الوسطى والجنوبية فضلاً عن التعاون في تصنيع الطائرات وتشمل صناعة الطيران العسكري الصيني، مجموعة صناعة الطيران الصيني (AVIC) وهي شركة قابضة لشركة (CAIC)، وفي البرازيل تعاونت (CAIC) مع شركة تصنيع الطائرات البرازيلية (Embraer) لتصنيع

(1) R. Evan Ellis, Understanding and Responding to Chinese Activities in Latin America and the Caribbean, in Scott D. McDonald, Michael C. Burgoyne,eds, China's Global Influence: Perspectives and Recommendations, Asia-Pacific Center for Security Studies, United States of America, 2019,p.149.

(2)Diego Leiva Van de Maele, op.cit, p 50-52.

طائرة (ERJ-145) متوسطة الحجم في مدينة هاربين الصينية وقد اعتبرت الشركة البرازيلية (Embraer) ان التعاون مع (CAIC) هو امرضروري للوصول الى الاسواق الصينية، وفي العام2010 توترت العلاقات بين الشركة الصينية والبرازيلية لان هنالك كان تصور داخل شركة (Embraer)بأن الصينيين استخدموا الشركة لسرقة تكنلوجيا (Embraer) لتطوير مشاريعه [1].

وفي مجال الاتصالات وهو من القطاعات الاستراتيجية في مجال المعلومات وتكنلوجيا الدفاع، كان للشركات الصينية دوراً محورياً في كل دولة تقريباً في امريكا الوسطى والجنوبية والشركات المشاركة هي (Huawei – ZTE Corporation) و(Shanghai Alcatel Bell) حيث أنشأت كل من (Huawei – ZTE Corporation) مراكز للتدريب في البرازيل وقد شارك كلاهما في مشاريع مختلفة منها تحديث وتوسيع البنى التحتية للاتصالات الاسلكية والسلكية في أمريكا الجنوبية وخاصةً البرازيل والأرجنتين وتشيلي وفنزويلا ، وكان لهاواوي الدور البارز في بناء شبكة الالياف البصرية في فنزويلا وشاركت سلسلة من المشاريع العسكرية مثل انشاء منشأة للقيادة والسيطرة والتدريب للعسكريين الفنزوليين، وتعتبرشركة (Shanghai Alcatel Bell) المقاول الرئيسي في انشاء كابلات الالياف الضوئية الجديدة التي تربط بين كوبا وجمايكا وربطها بالبنية التحتية للاتصالات الفنزويلية التي تبنيها الصين، وتجدر الإشارة الى ان الأنشطة الصينية في مجال الاتصالات الهاتفية لها آثار عسكرية استراتيجية في مجالين منها انها تدعم الجهود الصينية لتحسين القدرات التقنية في هذا القطاع الاستراتيجي والمجال الثاني هو تكملة للتعاون الفضائي، فعندما تبيع الشركات الصينية الأجهزة تقوم ببناء البنية التحتية للاتصالات السلكية والاسلكية في منطقة ما فانها تقدم للصين الفرصة في أنشطة جمع المعلومات وتغطيتها في المستقبل، وان هذا الوجود قد يعني انه من الممكن استخدام مكاتب الاتصالات التجارية كغطاء لأدخال الموظفين الصينيين الى المنطقة والقيام بعمليات معلوماتية [2]

وتعد الارجنتين من أكثر دول امريكا الوسطى والجنوبية التي عمقت من علاقاتها مع الصين وسمحت ببناء اول محطة لرصد الفضاء خارج أراضيها والتي سيكون موقعها في باتاغونيا وهي علامة فارقة في الوجود المادي الصيني في المنطقة حيث يتم التحكم في المحطة من قبل جيش التحرير الشعبي وهو في المراحل النهائية بانتظار الموافقة على التشغيل من قبل الحكومة الأرجنتينية [3]، ويمنح العقد الحكومة الصينية السيادة على الأرض التي بنيت عليها المحطة لمدة 50 سنة ، وتقدر قيمة العقد ب(50 مليون دولار)، وتم افتتاحها في آذار 2018 وتؤكد الصين ان

---

(1)R.Evan Ellis, China-Latin America Military Engagement: Good Will, Good Business, and Strategic Position, op.cit, p.32.

(2) Ibid, p.37-38.

(3)Diego Leiva Van de Maele, op.cit, p 50-52.

الهدف من بناء القاعدة هو لدعم استكشاف الفضاء وللاغراض المدنية الأخرى، وبالنسبة للصين فتعتبر القاعدة ذات أهمية من الناحية الاستراتيجية لأنها ستوفر للصين نقطة التقاء للوصل بين نصف الكرة الجنوبي مع ألاقمار الصناعية الصينية والمركبات الفضائية المتمركزة فوق المنطقة، ينظر الى صورة (1) كما فتحت الارجنتين آفاقاً جديدة في مجال التعاون النووي، وعلى ما يبدو ان البرازيل قد حذت حذو الارجنتين في مجال التعاون النووي وبالفعل بدأت المفاوضات في العام 2016 لبناء محطة للطاقة النووية (ANGRA – 3) مع الصين [1]، وقد قامت الصين والبرازيل بتطوير واطلاق 5 أقمارصناعية لمراقبة الأرض منذ العام 1999، وفي فنزويلا قامت الشركات الصينية بتطوير واطلاق ثلاثة أقمارصناعية، وقد تم اطلاق قمرصناعي للاتصالات في العام 2008 وقمرين صناعيين للاستشعارعن بعد في الأعوام (2012و2017)، وتشغل الصين ايضاً محطة أرضية ستلايتية في شيلي تم استخدامها لأطلاق 6 أقمار صناعية ستدعم نظام بيدو للملاحة عبر الأقمارالصناعية في الصين[2] ، وتمكنت الإكوادورايضاً من عقد صفقات أسلحة والحصول على المعدات العسكرية الصينية، وتضمنت هذه الصفقات طائرتين صينيتين من طراز (MA-60) وعقد مع شركة CETC الصينية لرادارات الدفاع الجوي، على الرغم من أنها أصبحت موضوع نزاع قانوني لأن أداء الرادارات في التغطية الجوية لم يكن بالمستوى المطلوب، كما حصلت على 10000 بندقية هجومية ومعدات أخرى من الصين، وتعد بوليفيا ايضاً من المتلقين المهمين للمعدات العسكرية الصينية وشريكًا في العديد من الزيارات المؤسسية والتدريبات وأنشطة التعليم العسكري، كما تبرع الصينيون بالمركبات ذات الاستخدام المزدوج والعتاد العسكري، كما تمكنت الحكومة البوليفية في عام 2016من التعاقد مع الصين لشراء 31 سيارة مصفحة ومركبات عسكرية أخرى[3]، ينظر الى ملحق (4) صفقات شراء المعدات العسكرية بين الصين ودول امريكا الوسطى والجنوبية .

---

(1)Diego Leiva Van de Maele, op.cit, p. 57.

(2)Katherine Koleski, Alec Blivas, op.cit, p.18.

(3)R.Evan Ellis, Chinese Security Engagement in Latin America, (Report), the Center for Strategic and International Studies (CSIS), Washington, 2020, p 5-6.

صورة (1) المحطة الصينية في الارجنتين



Source:https://thediplomat.com/2016/05/china-builds-space-monitoring-base-in-the-americas/.

بعد الحديث عن مبيعات الأسلحة لا بد من التطرق الى الجوانب الأخرى في العلاقات العسكرية بين الصين و دول امريكا الوسطى والجنوبية والتي تتمثل في :

1- الاجتماعات بين كبار المسؤوليين العسكريين .

2- التفاعلات العسكرية على المستوى المؤسسي.

لقد ازدادت عدد الزيارات المتبادلة بين القادة العسكريين الصينيين وقادة دول امريكا الوسطى والجنوبية خلال السنوات الماضية وكان الهدف منها هو تعزيز العلاقات والجوانب الأمنية وعقد الاتفاقيات الخاصة وفي النصف الثاني من العام 2010 كان عدد الاتصالات العسكرية الرفيعة المستوى عالية، بما في ذلك الزيارات على مستوى وزير الدفاع او رئيس الأركان بين كبار المسؤولين العسكريين الصينيين ونظرائهم في امريكا الوسطى والجنوبية واهم الدول الشمولة بهذه الزيارات كانت فنزويلا – الاكوادور – تشيلي – المكسيك – البرازيل كولومبيا – بيرو – بوليفيا.

أما مشاركة الصين على المستوى المؤسسي فقد وسعت من نطاق اتصالاتها العسكرية لتشمل المشاركة في حفظ السلام في هاييتي والاعتماد على برامج التدريب، والهدف هو بناء علاقات على المستوى المؤسسي وكذلك على المستوى الشخصي مع القادة العسكريين في تلك الدول، ان تبادل الزيارات ساعد على تفهم البيئة الأمنية في المنطقة، ففي هايتي عملت الشرطة العسكرية التابعة لجيش التحرير الشعبي في العام 2004 كجزء من قوات الأمم المتحدة لحفظ السلام لتحقيق الاستقرار في هاييتي والتي عملت لأكثر من 6 سنوات وقد عادت بفوائد كبيرة

للصين وقد منح ذلك جيش التحرير الشعبي وجنوده خبرة مباشرة للعمل في امريكا الوسطى والجنوبية في المجال الأمني وان الوجود الصيني في هايتي ساعد في ان تمارس الصين ضغوطاً على الحكومة من اجل منع الاعتراف الدبلوماسي بتايوان وبالتالي السعي لعزل تايوان دولياً [1].

وهنالك موضوع مثير للاهتمام في علاقة الصين مع دول امريكا الوسطى والجنوبية وهو المراقبة والتحكم من قبل الصين ، فالبنى التحتية للاتصالات في العديد من دول امريكا الوسطى والجنوبية، هي مجموعة من تقنيات المراقبة الجديدة (الصينية إلى حد كبير) وخيارات الحصول على المعلومات من الهواتف الذكية والأجهزة المماثلة، والبيانات المستمدة من (إنترنت الأشياء)، والعديد من الأنشطة المالية وغيرها التي يتم إجراؤها في الفضاء السيبراني، وان القدرة على الوصول للبيانات وتحليلها ستمكن الدولة والشركات من خلال تقنيات الذكاء الاصطناعي من امتلاك بيانات عن الأفراد والكيانات الاقتصادية وتحديد التحركات المريبة، وقد قامت الشركات الصينية بالفعل بتصدير جيل جديد من أنظمة المراقبة إلى المنطقة، وإن كان ذلك بشكل محدود من خلال بعض العقود مع الدول مثل بوليفيا والإكوادورالتي اشترت نظام الأمن القومي والاستجابة للطوارئ (ECU-91123) من الشركة الصينية (CEIEC) واشترت بوليفيا نظام الأمن الحضري (BOL-110.25) وان هذه الأنظمة تدمج ما بين الاتصالات والمراقبة مثل الكاميرات التي تستخدم لمحاربة الجريمة من خلال تقنيات التعرف على الوجه، ان هذه الأنظمة الجديدة التي يتم استيرادها من الصين ستكون على شكل نظام مراقبة متكامل من خلال شبكة من الكاميرات وكذلك سيتم الوصول الى بيانات الموقع في الهواتف الذكية، بالإضافة إلى معلومات أخرى بما في ذلك الاتصالات الهاتفية والرقمية والخدمات المصرفية وبيانات بطاقات الائتمان والمعاملات التجارية التكميلية والعقود العامة والسجلات [2].

رابعاً : قضايا البيئة :

من القضايا التي أثارها بروز الصين كمستثمرعالمي تتعلق بالضمانات البيئية والاجتماعية، فالصين الممول للكثير من مشاريع التعدين والبنية التحتية التي تنطوي عادة على مخاطر بيئية كبيرة وربما يضطر الكثير من السكان لتغيير مكان اقامتهم، وللآن لم تنظم الصين الى أي قوانين دولية تتعلق بالضمانات البيئية والاجتماعية لانها وحسب وجهة نظرها تتبع قوانين وأنظمة الدولة المضيفة، ويتفق ذلك مع موقف الصين العام بأن الدول لا ينبغي أن تتدخل في الشؤون الداخلية لبعضها البعض في ظل هذا الوضع، وبما ان الصين قد ظهرت على الساحة

([1])R.Evan Ellis, China-Latin America Military Engagement: Good Will, Good Business, and Strategic Position, op.cit, p. 9-11.

([2])R. Evan Ellis,The Future of Latin America and the Caribbean in the Context of the Rise of China (Report), the Center for Strategic and International Studies,Washington, 2018, p9-10.

الدولية كممول رئيسي لمشاريع التعدين فقد كانت موضع ترحيب من قبل الدول النامية وخاصة في امريكا الوسطى والجنوبية ، وتمول البنوك الصينية الكثير من مشاريع البنية التحتية في امريكا الوسطى والجنوبية أكثرمن البنك الدولي ومصرف التنمية الدولي مجتمعين، يُنظر إلى الصين على أنها أكثر مرونة وأقل بيروقراطية في مشاريع البنية التحتية وتحقيق الأهداف المرجوة بالسرعة الممكنة ،الا ان اعتماد الصين على قوانين وأنظمة البلد له مخاطره الخاصة، وفي الدراسة الخاصة عن التنقيب الصيني في منجم هييرو في بيرو وجد ان الاعتماد على المعايير البيئية ضعيفة، وان بعض مشاريع البنية التحتية التي اقترحتها الصين في امريكا الوسطى والجنوبية ، مثل قناة نيكاراغوا أو السكك الحديدية من البرازيل إلى بيرو عبر الأمازون وجبال الأنديز، تنطوي على مخاطر بيئية واجتماعية خطيرة، وفي دراسة اجراها فريق مهتم بالتنمية والبيئة في الأمريكتين، وهو جهد متعدد من قبل بعض الجامعات ، وقد اجرى هذا الفريق دراسات حالة لثمانية دول بشأن مسألة ما إذا كانت التجارة والاستثمار في الصين قد أدى إلى تدهور البيئة ، وقد خلصت الى ان التجارة والاستثمار الصيني في امريكا الوسطى والجنوبية كان محركًا رئيسيًا للتدهور البيئي في المنطقة وأيضًا مصدرًا للصراع الاجتماعي، ومن التطورات الحديثة المهمة أن وزارة التجارة الصينية قد أصدرت إرشادات حول السياسات البيئية والاجتماعية للشركات الصينية التي تستثمر في الخارج حيث تتطلب المبادئ التوجيهية من الشركات الصينية العاملة في الخارج إجراء تقييمات الأثر البيئي وتطوير التدابير والعمل مع المجتمعات المحلية لتحديد الآثار السلبية المحتملة للاستثمارات بينما يُترك تنفيذ المبادئ التوجيهية للدول المستثمرة، ويعتبر ذلك مثالًا مشجعًا للصين على المضي قدماً في اتجاه استخدام المعايير العالمية [1].

خامساً تغير البيئة الاستراتيجية الصينية بعد كوفيد 19.

كان لوباء Covid-19 الدور في توسيع الشراكة الأمنية الصينية في امريكا الوسطى والجنوبية ومنطقة البحر الكاريبي وإن كان ذلك بشكل غير مباشر ومن الممكن ان يخلق الوباء فرصًا للشركات الصينية لتوسيع وجودها التجاري في المنطقة، مع زيادة الطلب الصيني على المنتجات الزراعية من امريكا الوسطى والجنوبية ويشهد الاقتصاد الصيني نموًا إيجابيًا لعام 2020، بينما ستستمر اسواق الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي وبعض أجزاء امريكا الوسطى والجنوبية نفسها في المعاناة من الوباء، وستتمكن الشركات الصينية من ملئ الفراغ الذي تخلفه الشركات المنافسة التي أغلقت أبوابها بسبب الوباء ان الشركات الصينية ربما ستكون قد استغلت

[1] David Dollar, China’s Investment in Latin America, Geoeconomics and Global Issues, Paper 4 , Brookings Institution , Washington, 2017, p10-13.

الفرص وتمكنت من شراء أصول الشركات الدولية التي تبيع ممتلكاتها في امريكا الوسطى والجنوبية لدعم مراكزها المالية واغتنام الفرص في أسواق أكثر جاذبية مثل آسيا، أن نتيجة ذلك هو توسع الشركات الصينية في المنطقة، مع زيادة اعداد الموظفين الصينيين ومن جانب آخر أن تلك الشركات ستواجه بيئة غير آمنة وربما استياء تجاه الصينيين بسبب التصورات السائدة حول مساهمة الصين في الوباء بسبب بيانات منظمة الصحة العالمية حول انتشارالفيروس، التي ادعت فيها ان الصين قد سمحت للمسافرين بمغادرة ووهان بعد الإعلان عن حظر التجول اضافةً الى اتهامات حول أصول الفيروس التي تسربت من المختبرات الصينية، وبالتالي ستولد بيئة ما بعد الوباء حوادث تزيد من اهتمام الصين بالأوضاع في المنطقة، فضلاً عن إمكانية توسيع التعاون بين الشرطة والقطاع الخاص وحتى التعاون الأمني العسكري ، وقد يؤدي النفوذ الاقتصادي للصين بما في ذلك حاجة دول امريكا الوسطى والجنوبية إلى التجارة والقروض والاستثمارإلى زيادة رغبة المنطقة في السماح بتوسيع التعاون الأمني الصيني، على الرغم من عدم ارتياح الولايات المتحدة، التي يعاني اقتصادها من تبعات الفيروس الأداء الاقتصادي للصين الذي شجع قيادتها للاستفادة من فرص المشاركة في أنواع من الأنشطة لم تكن لتقوم بها من قبل(1)، وفيما يخص مساعدات الصين لدول أمريكا الوسطى والجنوبية خلال جائحة كوفيد-19فقد نشرت الصين برنامج مساعدات دولي أطلقت عليه الصحافة اسم (دبلوماسية القناع)، حيث أتاح الوباء للصين الفرصة لإثبات أن تطورها العلمي يضاهي الدول المتقدمة، قامت المختبرات الصينية الخمسة التي طورت لقاحات كوفيد 19 Sinopharm - و Sinovac و CanSinoBIO و Anhui Zhifei Longcom ومعهد البيولوجيا الطبية التابع للأكاديمية الصينية للعلوم الطبية - ببيعها أو اختبارها في أمريكا الوسطى والجنوبية، وكان أكثر من 65% من اللقاحات في أمريكا الوسطى والجنوبية في نهاية عام 2021 كانت من المختبرات الصينية(2).

سادساً :الجريمة المنظمة عبر المحيط الهادئ : ان التبادل التجاري للسلع عبر المحيط الهادئ بين الصين ودول امريكا الوسطى والجنوبية والتوسع في البنية التحتية المرتبطة بها للمعاملات المالية يسهلان توسع الجريمة عبر المحيط الهادئ والتي لا تكون القوات الأمنية في امريكا الوسطى والجنوبية ومنطقة البحر الكاريبي مستعدة لها كثيراً وتشمل هذه العمليات تهريب الصينيين عبر المحيط الهادئ بين الصين ودول امريكا الوسطى والجنوبية ومثال على ذلك

(1)R. Evan Ellis, Chinese Security Engagement in Latin America, op.cit, p9-10.
(2)Juan Carlos Gachúz Maya1 and Francisco Urdinez, Geopolitics and Geoeconomics in the China–Latin American Relations in the Context of the US–China Trade War and the COVID-19 Pandemic, Journal of Current Chinese Affairs, Vol.51, No.1, United States, 2022, p.6.

العصابات الموجودة في الصين وشراء المواد الكيميائية من الصين لانتاج المخدرات في امريكا الوسطى والجنوبية والشراء غير القانوني للمعادن من قبل الشركات الصينية من عمليات التعدين غير الرسمية في المناطق مثل ميشواكان (المكسيك) ومادري دي ديوس (بيرو) كما تشمل المبيعات المحدودة في الصين من قبل تجار المخدرات المكسيكيين والكولومبيين، وعلى الرغم من ان تطبيق عقوبة الإعدام بحق مهربي المخدرات في الصين قد منع مثل هذه الاعمال، ويذكر ان 15 كولومبياً ينتظرون الإعدام في الصين لأدانتهم بالمخدرات، وفيما يتعلق بغسيل الأموال فقد شاركت الكثير من المنظمات بما في ذلك بعض المسؤلين في البرازيل في غسل العائدات من أنشطتها غير المشروعة في الصين، وفي عام 2016 شاركت إدارة مكافحة المخدرات الامريكية تجار المخدرات الكولمبيين في غسل ما لا يقل عن (5 ملياردولار) من أموال المخدرات للعصابات المكسيكية من خلال البنوك وشركات الصيرفة والسلع المهربة في الصين، وعادةً ما يكون لدى قوات الامن في امريكا الوسطى والجنوبية عدد قليل من الأشخاص الذين يجيدون اللهجات مثل الهاكاو الكانتونية التي يتحدث بها الصينيون الذين يعيشون في المنطقة ، كما انه ليس لديهم افراد قادرون عل اختراق المجتمعات الصينية او اتصالات مع نظرائهم في الصين لتتبع الشبكات الاجرامية عبر المحيط الهادئ، وكانت احدى مبادرات الصين في العام 2016 لارسال عملائها من الشرطة الى الارجنتين لمساعدة حكومتها على اختراق المافيا الصينية في الدولة [1].

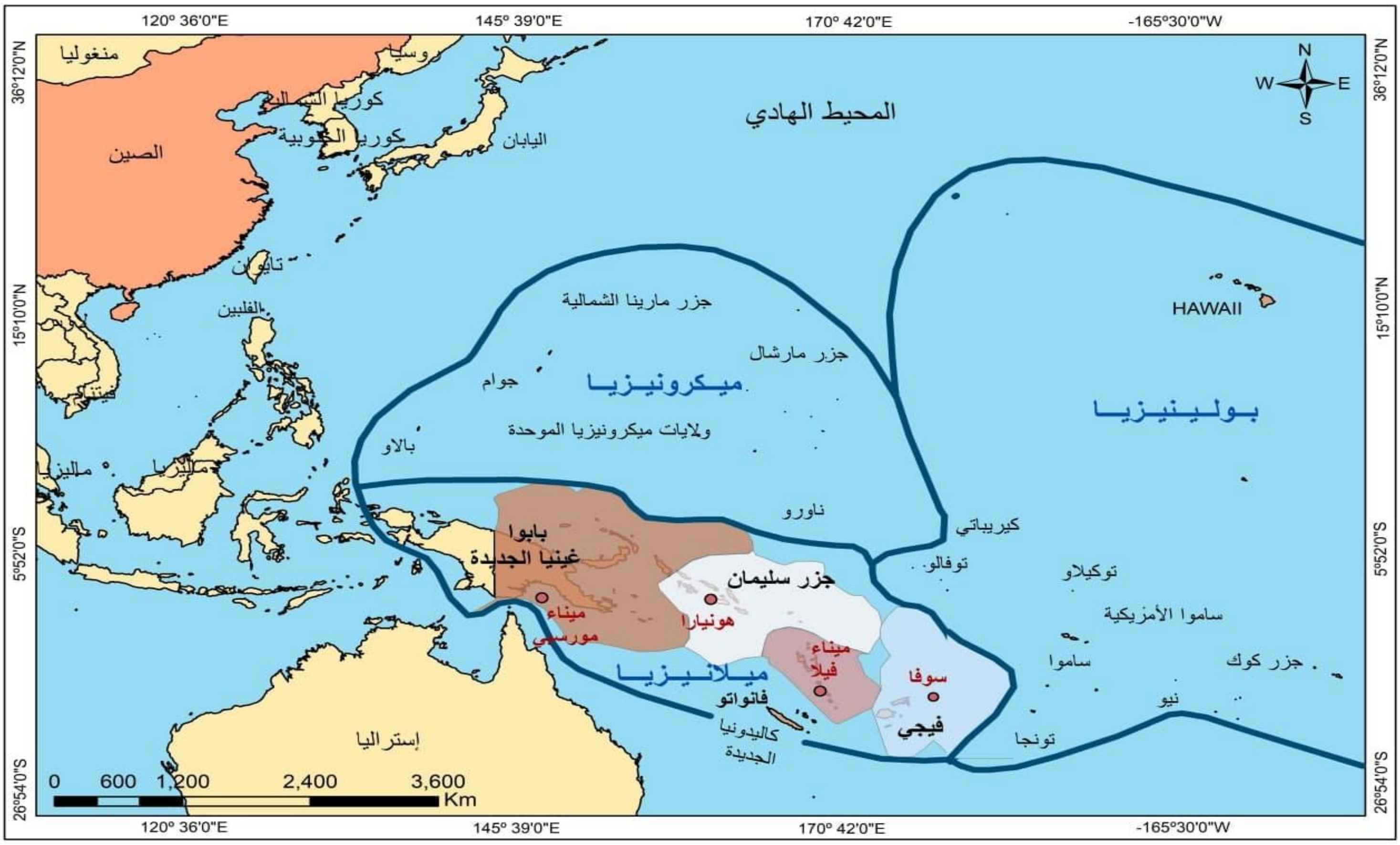
وبعد الحديث عن اهم جوانب العلاقة بين الصين وامريكا الوسطى والجنوبية لابد من التطرق الى العلاقة الاستراتيجية بين الصين وجزر المحيط الهادئ .

([1])Evan Ellis, The Strategic Context of China’s Advance in Latin America: An Update, op.cit, p 5.

المبحث الثاني : جزر المحيط الهادئ في الاستراتيجية الصينية .

من الناحية الجغرافية هناك 14 دولة مستقلة في منطقة جزر المحيط الهادئ وتقدرالمسافة بين الصين وهذه الدول ما يقارب(10000 كم)، وكما تم الإشارة سابقاً في الفصل الأول ان اغلب دول جزرالمحيط الهادئ دول صغيرة المساحة وقليله في اعداد السكان، وبالتالي فإن المحيط الهادئ منطقة ربط استراتيجي مهم يربط هذا الجزء من المحيط بالصين، ان هذه المنطقة هي جزء من الاستراتيجية الصينية في المحيط الهادئ في القرن الحادي والعشرين، والعديد من هذه الدول غنية بالموارد الطبيعية وخاصة الموارد المعدنية والبحرية لذلك فإن للصين مع جزرالمحيط الهادئ علاقات استراتيجية وتكاملية من حيث الدعم الصيني لهذه الجزر اوعلى مستوى تنمية الثروات الطبيعية والتبادل الاقتصادي [1]، ينظرالى خريطة (27)

خريطة (27) البعد الجغرافي للعلاقة بين جزر المحيط الهادئ والصين .



الخريطة من عمل الباحثة اعتماداً على :

Philip's Atlas of the World, Second Edition, United Kingdom ,1997, p.96-97.

---

(1)Yu Changsen, China's Economic Relations with Pacific Island Countries, National Center for Oceania Studies, Sun Yatsen University, China, 2014, p.1. https://www.wgtn.ac.nz/chinaresearchcentre/publications/papers/YU-Changsen-Chinas-Economic-Relations-with-Pacific-Island-Countries.pdf

وتعد جزر المحيط الهادئ محطات للنقل والإمداد المهمة للسفن الصينية التي تقوم في رحلات علمية إلى أنتاركتيكا، وتجدر الإشارة الى ان الصين ومنذ العام 1984قامت بسلسلة من البعثات العلمية في القطب الجنوبي، وقد نجحت الصين في بناء أربع محطات للبعثات العلمية واهمها (KunLun – Taishan - Zhongshan - Great Wall) وعادةً ما تبحر سفن البعثات العلمية الصينية في القطب الجنوبي عبرالممرات البحرية حول جزرجنوب المحيط الهادئ، وحاولت الصين أن تعزز تعاونها مع دول جزر المحيط الهادئ خدمة لمصالحها وكما اقترح أحد الباحثين الصينيين: (لطالما أن الصين ودول جزر جنوب المحيط الهادئ قد أقامت علاقات وطيدة، فبالتأكيد من انها ستحقق منافع متبادلة لكلا الطرفين إذا قامت الصين في بناء بعض قواعد المراقبة أو بعض المحطات التحويل فيمكنها أن تقلل من تكاليف الطيران ، والنقل البحري البحرية، وتكاليف استكشاف النفط والغاز، وأيضًا تعزز تطوير تكنولوجيا الفضاء) وبالتالي فإن دول جزر المحيط الهادئ تعتبر محاور استراتيجية مهمة للمستقبل في تطوير النقل البحري والملاحة الصينية (1)، لقد كان للتواجد الصيني في جنوب المحيط الهادئ اهداف استراتيجية منها :

1- تعزيز أولويات الصين الاستراتيجية

كما في امريكا الوسطى والجنوبية تسعى الصين إلى زيادة نفوذها وتعزيز مصالحها السياسية والاقتصادية من خلال المنظمات الإقليمية، أضافةً الى دعم وصول الشركات الصينية إلى جزر المحيط الهادئ وحماية خطوط اتصالاتها البحرية وتسعى الصين ايضاُ للمحافظة على وصولها الى المواد الخام التي تحتاجها لتنمية صناعاتها، كما وتدعم الصين بعثاتها الفضائية من خلال نشرها لسفن المراقبة في المنطقة وتستخدم محطات النقل والإمداد في المنطقة لسفن الرحلات الاستكشافية العلمية في أنتاركتيكا وتستخدم موانئ دول جزر المحيط الهادئ الصديقة للاستراحة أثناء عبور أسطولها البحري منطقة جزر المحيط الهادئ ، ويعتقد بعض المحللين أن المصالح الجيوستراتيجية للصين تلعب دورًا في سعيها لزيادة نفوذها في جزر المحيط الهادئ، لا سيما في ميكرونيزيا، والتي تشكل جزءًا من سلسلة الجزر الثانية المشار اليها سابقا، وإن دول جزر المحيط الهادئ تلعب دورًا مهمًا في استراتيجية الدفاع البحرية للصين في المحيط الهادئ ولن يتحقق حلم القوة العظمى البحرية للصين إذا ظلت سلسلة الجزر الثانية على ما هي عليه، وهذا ما سيتم تناوله بالتفصيل، وتعكس كتابات الباحثين الصينين حول الأهمية الاستراتيجية

(1)YuChangSen, The Pacific Islands in Chinese Geo-strategic Thinking, China Paper presented to the conference on China and The Pacific: The View From Oceania National University of Samoa, Samoa, 25-27 February 2015,p 8-9.

لسلاسل الجزروجهات نظر متشابهة حول أهمية سلاسل الجزر للاحتياجات الأمنية للصين وتتضمن المصالح الجيواستراتيجية الصينية في جزر المحيط الهادئ المراقبة البحرية النشطة، وقد كشفت تقارير إعلامية في العام 2017، ان العلماء الصينيين قد وضعوا أجهزة استشعار صوتية في خندق ماريانا بالقرب من غوام وجزيرة ياب في ولايات ميكرونيزيا الموحدة، على الرغم من أن الحكومة الصينية تدعي أن أجهزة الاستشعار مخصصة لدراسة المحيط والنشاط الجيولوجي تحت سطح البحر، ويرى المحللون وبعض العلماء المشاركين في المشاريع إمكانية استخدام الصين لأجهزة الاستشعارلمراقبة نشاط الغواصات الأمريكية في المنطقة، مما يتيح لجيش التحرير الشعبي مرونة أكبر ويوسع قدرته على العبور بحرية إلى منطقة جزر المحيط الهادئ[1].

2- تعزيز وجودها الاقتصادي في جزر المحيط الهادئ

ينظر إلى الوجود الصيني في منطقة جزر المحيط الهادئ الجنوبية على أنه امتداد لمبادرة الحزام والطريق، لكن في الواقع إنها تستفيد من تأمين أسواق جديدة وتوفير فرص عمل لعمالها في الخارج، وفي تقرير اعده احد مراكز ألابحاث الامريكية والذي خلص إلى أن (الاستثمار في البنية التحتية البحرية هو بطبيعته استخدام قادرعلى تعزيز الأنشطة التجارية المشروعة والعمليات العسكرية) وهذا يشيرإلى أن الصين تسعى للاستفادة من الناحية الاستراتيجية لمشاريع الموانئ الخاصة بها، وقد أدت مثل هذه المخاوف أحد الباحثين الأستراليين إلى الدعوة إلى (حماية جنوب المحيط الهادئ من التوسع الصيني) وتدرس أستراليا والولايات المتحدة والهند واليابان اقتراحًا بديلاً لمبادرة الحزام والطريق التي ستضم دول جزر المحيط الهادئ، وبما ان جنوب المحيط الهادئ ومن الناحية الجغرافية يرتبط مع امريكا الوسطى والجنوبية فان الصين ستثبت نفسها بسهولة في هذه المنطقة [2].

وقد وجد احد الخبراء الصينيين بأن الصين بدأت تنظر إلى جزر المحيط الهادئ على انها جزء من فنائها الخلفي حيث تطمح إلى أن تصبح قوة بحرية بسبب موقعها الاستراتيجي، كما وتطمح بأن يكون لها حاملة طائرات ولا توجد قواعد عسكرية حتى الآن، إن بصمة الصين في جنوب المحيط الهادئ لا تزال صغيرة حيث يوجد عدد قليل من الدبلوماسيين، وليس هنالك وجود

([1]) Ethan Meick et al, China’s Engagement in the Pacific Islands: Implications for the United States (Report),U.S.-China Economic and Security Review Commission, Washington, 2018, p.4-5.

([2])Willem Oosterveld et.al, The Belt and Road Initiative Looks East Political Implications of China’s Economic Forays in the Caribbean and the South Pacific(Report), The Hague Centre for Strategic Studies, The Netherlands, 2021, p.46- 47.

عسكري دائم، ومساعدات وتجارة واستثمارات محدودة نسبيًا مقارنة بالقوة الأخرى(استراليا و الولايات المتحدة) في المنطقة [1]، وقد قدم الخطاب الغربي السائد مشاركة الصين في منطقة جنوب المحيط الهادئ على أنها تهديد للأهداف الاستراتيجية والإنمائية الغربية (أستراليا ونيوزيلندا)، وكان يميل إلى وصف الصين بأنها (التنين)، الذي يجب على دول جنوب المحيط الهادئ ان تكون حذرة منه، اعتادت أستراليا ونيوزيلندا على اعتبار منطقة جنوب المحيط الهادئ على انها الفناء الخلفي لها، وركزتا خلال العقد الماضي على تعزيز الحكم الرشيد والتحرير الاقتصادي من خلال برامج المساعدة بالإضافة إلى ذلك، وتشير الكثير من الدراسات التي قدمها باحثين بان الصين قد ابتكرت استراتيجية شاملة الاستفادة من تراجع الاهتمام الأمريكي بالمنطقة وأنها تحاول اختراق المنطقة من خلال الهجرة، وكل ذلك له تأثير سلبي على الاستقرار في المحيط الهادئ، على الرغم من أن النقاشات الأكاديمية أصبحت أكثر دقة، إلا أن هذا الخطاب يظل مؤثرًا في دوائر صنع السياسات ومراكز الفكر، ويبدو أن الوجود الصيني في المحيط الهادئ قد اثار انتباه الجهات التقليدية المانحة للمساعدات، بما في ذلك اليابان والاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة، وقد اعترف ممثل من السفارة اليابانية في فيجي بأن اليابان في قد زادت ميزانية مساعداتها الإقليمية بسبب الصين التي تعهدت بزيادة المساعدات فغيرت اليابان الميزانية[2]، ويمكن تقسيم الموضوع الى عدة محاور متمثلة بالتالي :

اولاً: العلاقات السياسية بين الصين ودول جزر المحيط الهادئ :

تنتهج الصين اتجاه دول جنوب المحيط الهادئ نهجاً دبلوماسياً من أجل البحث عن شركاء من بين دول جزر المحيط الهادئ لدعم سياستها الخارجية، واستمرت الصين في مساهمتها في المساعدات المقدمة لمجموعة الدول الميلانيزية ومنتدى تنمية جزر المحيط الهادئ ، وهما عبارة عن تجمعات إقليمية منافسة لمنتدى جزر المحيط الهادئ والذي يستثني أستراليا ونيوزيلندا، وعندما زار الرئيس الصيني شي جين بينغ فيجي في نوفمبر 2014، دعى قادة منطقة المحيط الهادئ للانضمام إلى ما وصفه ب(قطار التنمية الصيني السريع) في إشارة لتوطيد العلاقات الاقتصادية مع الصين[3]، ويمكن استعراض العلاقات الثنائية بين الصين ومجموعات الجزر في جنوب المحيط الهادئ وأهمها :

([1]) Graeme Smith, China In The Pacific: Zombie Ideas Stalkon, (Report), Department of Pacific Affairs, Pacific Resaerch Program, The Australian National University, Australian, 2015, p.22-23.

([2])Philippa Brant, Chinese Aid in the South Pacific: Linked to Resources?, Asian Studies Review, Vol. 37, No. 2, Australia, 2013, p165-166.

([3])PeterConnolly, Engaging China’s new foreign policy in the South Pacific, Australian Journal Of International Affairs, Volume 70, Issue 5, Australian, 2016, p.4.

1- **ميلانيزيا:** تعتبر جزرميلانيزيا هي الاوسع مساحةً وهذه الجزر الإستراتيجية واقعة تحت التاثيرالأسترالي، وتنظر اليها الصين باهتمام بالغ بسبب موقعها الاستراتيجي، ولا تزال أستراليا ونيوزيلندا المانحين الرئيسيين للمساعدات الدولية في المنطقة ، ومع اكتشاف الموارد الطبيعية جذبت الصين للاستثمار فيها، وإن هنالك تزايد في الروابط الاقتصادية بين الصين وجزر ميلانيزيا، وتعد بابوا غينيا الجديدة الآن أكبر شريك تجاري للصين في أوقيانوسيا، وان النفوذ السياسي للصين في ازدياد ايضاً، وهنالك عدة أمور تشجع على التدخل الصيني منها عدم الاستقرار والفقر الاقتصادي لدول ميلانيزيا وكما هو الحال في فيجي، وتتجاهل الصين المشاكل المتعلقة في حقوق الإنسان مقابل مصالحها الاقتصادية المتبادلة مع الدول وهذا من الممكن أن يساعد في تصاعد التبعية السياسية لتلك الدول.

2- **ميكرونيزيا:** تاريخياً وكما تم ذكره سابقاً فإن ميكرونيزيا كانت ذات أهمية كبيرة للولايات المتحدة خلال معارك المحيط الهادئ التي حدثت اثناء الحرب العالمية الثانية ولا تزال القاعدة العسكرية في غوام حتى اليوم نقطة استراتيجية مهمة للبحرية الأمريكية للسيطرة على النفوذ الصيني في المنطقة، ومن منظوراستراتيجي فإن لميكرونيزيا أهمية كبيرة ومن المحتمل أن تصبح ساحة للتنافس في النفوذ بين الصين والولايات المتحدة الأمريكية، ويعتمد سكان ميكرونيزيا اقتصاديًا على المساعدة الدولية، بسبب فقرها من الموارد الطبيعية ومعظمها مستنفد بالفعل (مثل الفوسفات في ناورو)، وبسبب التهديدات البيئية مما يؤدي الى حدوث هجرة جماعية الى مناطق أخرى.

3- **بولينيزيا** : بولينيزيا هي مجموعة كبيرة من الجزر تقع في جنوب شرق المحيط الهادئ ، وهي على شكل مثلث يربط هاواي في الشمال ونيوزيلندا في الغرب وجزيرة باسكوا في الشرق، وطورت الصين علاقاتها الاقتصادية مع تونغا وساموا، وهما دولتان مستقلتان ، وتقدم الصين مساعداتها الإنسانية لتلك الدول وهو ما سيتم تناوله بالتفصيل في الفقرات التالية ويرى بعض المراقبين بان الصين تكبل هذه الدول بالديون وهو مما اثار غضب السكان الذين قاموا باعمال شغب ضد المواطنين الصينيين في تونغا بين عامي (2001 – 2006)مما اضطر الحكومة على إلغاء 600 تأشيرة عمل للتقليل من حدة الكراهية اتجاه الصينيين، وهذا لايمنع الصين من إقامة علاقات اقتصادية مع الدولتين، وتتجاهل الحكومة الصينية التوترات العرقية وتحافظ على علاقاتها الدبلوماسية [1] .

---

(1)Paco Milhiet, China’s ambition in the Pacific: worldwide geopolitical issues, Asia Focus, No.49, The French Institute for International and Strategic Affairs, France, 2017, p.6-9.

وتجدر الإشارة الى ان الصين قد اقامت علاقاتها الدبلوماسية مع العديد من الدول المستقلة في جنوب المحيط الهادئ منذ فترة طويلة، فقد اقامت علاقات دبلوماسية مع ساموا وفيجي في العام (1975)، وبابوا غينيا الجديدة (1976)، ومع كيريباتي (1980-2003)، فانواتو (1982)، ولايات ميكرونيزيا الموحدة (1989)، جزر كوك (1997)، تونغا (1998) وناورو (2002-2005)، وفي نوفمبر(2007)مع نيوي، وهي دولة تتمتع بالحكم الذاتي ولديها اتحاد مع نيوزيلندا وقد دخلت في علاقات دبلوماسية رسمية مع الصين [1].

وحتى منتصف التسعينيات، كان جنوب المحيط الهادئ محدود الأهمية بالنسبة للصين وكان التعاون الثنائي بين الصين ودول جزر المحيط الهادئ ضعيف، وكما تم ذكره سابقاً نتيجة الصعود الاقتصادي للصين حيث انتهجت سياسة التقارب مع دول جنوب المحيط الهادئ ، والغرض منها إجبار تايوان على الخروج من المنطقة، وكان الهدف السياسي في البداية يفوق بكثير المصالح التجارية، ويمكن اعتبار منتدى التعاون والتنمية الاقتصادية بين الصين ودول جزر المحيط الهادئ الذي عقد في فيجي في أبريل 2006 بمثابة تطور أساسي جديد في العلاقات بين الصين والمحيط الهادئ، وقد حضر المؤتمر رؤساء دول الجزر المتحالفة مع الصين، وكذلك رئيس الوزراء الصيني، الذي قدم نفسه على أنه (صديق حقيقي) لدول المحيط الهادئ، ووعد بالتعاون وتعزيز الصداقة مع الدول جزر المحيط الهادئ وان ذلك لم يكن حسابًا دبلوماسيًا بل كان قرارًا استراتيجيًا[2].

ثانياً: المغتربون الصينيون في جزر المحيط الهادئ .

يعتبر الوجود الصيني في جزر المحيط الهادئ ناقل للتكامل بين الصين والدول المجاورة ، وتجدر الإشارة الى ان الهجرة الصينية الى جزرالمحيط الهادئ قد بدأت في القرن الثاني عشر وتسارعت خلال القرن التاسع عشر بسبب تردي الأوضاع نتيجة انهيار النظام وسيطرة الاستعمار، وتمثل مجتمعات الصينيين المغتربين قوة اقتصادية كبيرة مع نمو اقتصادي يبلغ حوالي 7٪ في كل عام ، وبالتالي يمكن اعتبار وجود السكان الصينيين بمثابة جسر حيوي لتدفق رؤوس الأموال بين آسيا المحيط الهادئ وبين جنوب المحيط ، وكذلك بين الصين والعالم هذه المجتمعات لديها شهية مفتوحة للأعمال التجارية وستمتد هذه الاستثمارات في المستقبل القريب إلى جميع مناطق العالم، ولكن من ناحية أخرى هنالك حملات مناهضة للوجود الصيني وتطالب بالحد من الهجرة الصينية، وفي عامي 2006 و 2009 كانت هناك أعمال شغب مناهضة للصين

([1])Roland Seib, China in the South Pacific: No New Hegemon on the Horizon, Research Institute Frankfurt, No. 90, Frankfurt, 2009, p.4.
([2]) Ibid, p.8-9.

في جزر مختلفة كما هو الحال في جزر سليمان وتونغا أوفي بابوا، وفي بولينيزيا الفرنسية والمغتربين الصينيين مندمجين في المجتمع البولينيزي متعدد الثقافات بسبب تواجودهم منذ فترة طويلة وهم مرتبطين ايضاً بالثقافات البولينيزية والصينية والفرنسية وأصبح ارتباطهم الثقافي بالوطن الأم بشكل رسمي من خلال إنشاء قنصلية في العام 2006 وافتتاح معهد كونفوشيوس في في سبتمبر 2013 [1]، ويشكل السكان الصينيون في جزر المحيط الهادئ عمومًا أقل من 1 % من إجمالي السكان، ويقدرإجمالي عدد السكان الصينيين في جزر المحيط الهادئ حسب بعض الاحصاءات غير الرسمية بحوالي 80000 منذ أكتوبر 2006 ويتركزون بشكل رئيسي في كل من بابوا غينيا الجديدة وفيجي ويبلغ عددهم حوالي (20000) ، وحوالي (15000) في كومنولث ماريانا الشمالية ، و (14000) في بولينيزيا الفرنسية ، و (4000) في غوام.

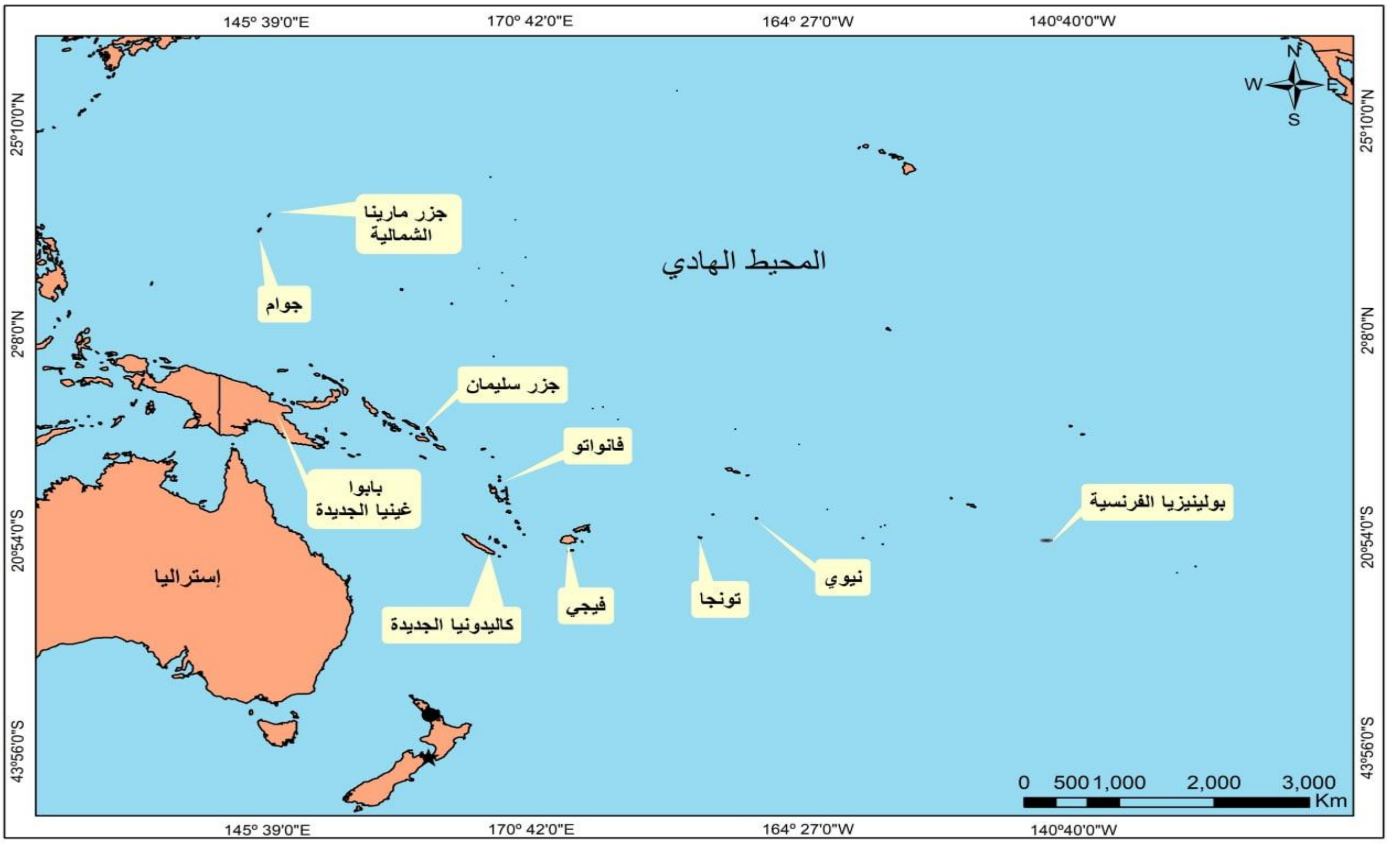
ومن الجدير بالذكر ان الصينين هاجروا إلى جزر المحيط الهادئ بأعداد محدودة كتجار أوعمال حتى الثمانينات وقد زادت الهجرة الصينية إلى المحيط الهادئ بشكل ملحوظ منذ انفتاح الصين على الخارج وبرنامج الإصلاح الاقتصادي الذي بدأه دنغ شياو بينغ في أواخر السبعينيات، وشهدت هذه الفترة أيضًا ارتفاعًا في الأنشطة في الدول الجزرية لاستخراج الموارد الطبيعية غيرالمستغلة نسبيًا، مثل الأخشاب والأسماك والمعادن، وتتم السيطرة على هذه الأنشطة من قبل رجال الأعمال المهاجرين الصينين في جنوب شرق وشرق آسيا الذين يستثمرون أرباحهم في الخارج ولديهم علاقات مع المسؤولين المحليين لكنهم غير مرغوب بهم في المجمل من قبل السكان المحليين، أما موجة المهاجريين الصينيين بعد عام 1980فتألفت في البداية من العمال ذوي الخبرة المحدودة في المصانع وعمال الصناعات الاستخراجية، وتوسعت هذه الموجة الجديدة تدريجياً إلى قطاعات أخرى[2]، ينظر الى خريطة (28) التواجد الصيني في جزر المحيط الهادئ .

---

(1)Paco Milhiet, op.cit, p.4.

(2) Paul D'Arcy, Hank Nelson, The Rise of China in the Pacific, Policy paper No.2 , Department of Pacific Affairs, Pacific Resaerch Program, The Australian National University, Australian 2007, p.2.

خريطة (28) التوزيع الجغرافي للسكان الصينيين في جزر المحيط الهادئ.



الخريطة من عمل الباحثة اعتماداً على :

Paul D'Arcy, Hank Nelson, The Rise of China in the Pacific, Policy paper No.2, Department of Pacific Affairs, Pacific Resaerch Program, The Australian National University, 2007, p.2

ثالثاً: المساعدات الإنسانية الصينية لجزر المحيط الهادئ :

تزايدت المساعدات الصينية لدول جزر المحيط الهادئ في السنوات الأخيرة، ووفقًا لأصدارين من الكتاب الأبيض الصيني حول المساعدات الخارجية يذكران الصين قدمت حوالي (1.58 مليار دولار) لمنطقة المحيط الهادئ خلال الفترة من (1950-2009) وحوالي (580 مليون دولار) خلال الفترة من(2010-2012)، وتمثل 4.0% و4.2 % من إجمالي نفقات المساعدات الصينية، وعلى الرغم من أن النسبة صغيرة بسبب قلة عدد سكانها، تتلقى دول جزر المحيط الهادئ كمية أكبر بكثير من نصيب الفرد من المساعدات مقارنة بغيرها المناطق وأن الصين قد نفذت (169مشروع) مساعدة في المحيط الهادئ بحجم إجمالي قدره(1،479.3 مليون دولار) منذ العام 2006، ومن اهم الدول المتلقية للمساعدات الصينية في المحيط الهادئ بابوانيوغينيا التي حصلت على (440.3 مليون) وفيجي التي تلقت (339.24 مليون دولار)[1].

([1])Denghua Zhang and Hemant Shivakumar, Dragon versus Elephant:A Comparative Study of Chinese and Indian Aid in the Pacific, Asia & the Pacific Policy Studies, Vol. 4, No. 2, The Australian National University, Australian, 2017, p.261.

ويعد منتدى التعاون والتنمية الاقتصادية بين الصين والمحيط الهادئ بمثابة منصة للدبوماسية الصينية للشراكة مع دول جزر المحيط الهادئ وفي الاجتماع الافتتاحي للمنتدى الذي تم عقده في فيجي في أبريل في العام 2006 تم الإعلان عن حزم مساعدات جديدة، وقد تعهد رئيس مجلس الدولة الصيني بتقديم قروض ميسرة بقيمة (464 مليون دولار) الى دول جزر المحيط الهادئ على مدى3سنوات، وفي الاجتماع الثاني للمنتدى في مدينة قوانغتشو في الصين في نوفمبرمن العام 2013 تم الإعلان عن قروض أخرى مماثلة بقيمة مليار دولار مقدمة الى دول جزر المحيط الهادئ على مدى السنوات الأربع القادمة على الرغم من أن المساعدات الصينية لمنطقة المحيط الهادئ قد اتخذت ثلاثة أشكال تشمل المنح والقروض بدون فوائد والقروض الميسرة، ولاتوجد إحصاءات رسمية عن حجم القروض والمنح ولكن تشير بعض المصادر الى ان نسبة القروض تشكل ما يقارب (80 %) من المساعدات الصينية للمنطقة بينما شكلت المنح نسبة (20%) المتبقية، وتعتمد اتفاقيات التعاون مع دول جزر المحيط الهادئ بشكل رئيس على القروض الميسرة لدعم مشاريع البنية التحتية، ومثال على ذلك مشروع سكن الطلاب بجامعة جوروكا وهو أول مشروع بقرض ميسر للصين في بابوا غينيا الجديدة خلال الفترة من (2012-2014) بحجم مساعدات تقدر(45.5 مليون دولار أمريكي)، اما مشروع تطوير أحد الطرق في بورت مورسبي في العام 2014 هو مشروع قرض ميسر صيني كبير آخر بتمويل قدره (110 مليون دولار أمريكي)[1]، أما بالنسبة لساموا فقد حصلت على منحة من الصين في العام 2007 تقدر(5.8 مليون دولار) لأعادة أعمارمناطقها بعد كارثة تسونامي، وتجديد البنى التحتية لمنطقة العاب المحيط الهادئ وتقدرب(19مليون دولار) وكذلك حصلت في العام 2009 على مساعدات زراعية، اضافةً الى بناء 8مدارس، كما استفادت ساموا من القروض الصغيرة بدون فوائد التي قدمتها في العام 2006، تم تحويل هذه القروض فيما بعد إلى منح من قبل الحكومة الصينية ، وقد قدمت الصين حوالي (34 مليون دولار) كمساعدات خارجية لجزر كوك وكما مولت الصين بناء المباني الرئيسة منها مبنى المحكمة ومركز الشرطة ووزارة التعليم والملعب، وقد تم أنشاء مبنى المحكمة ومركز الشرطة من خلال المنح الصينية ، وتم انشاء الستاد ومبنى وزارة التعليم من خلال قرض ميسّر بقيمة (10.6 مليون دولار)، وتم التعاقد مع احدى الشركات الصينية لبناء جميع المباني خلال الفترة الممتدة من 2004 إلى 2009[2].

---

(1)Denghua Zhang and Hemant Shivakumar, op.cit, p.262.

(2)Matthew Dornan and Philippa Brant, Chinese Assistance in the Pacific: Agency, Effectiveness and the Role of Pacific Island Governments, Asia & the Pacific Policy Studies,Vol. 1, No.2, The Australian National University, Australia, 2014, p354-357.

على الرغم من أن أستراليا لا تزال من أكبر المانحين للمساعدات إلى المنطقة (والتي تقدربحوالي (6.8 مليار دولار) بين عامي(2006 و 2013) حيث ساهمت بما يقرب من أربعة أضعاف المساعدات الصينية إلا أن مساعدتها للمنطقة باستثناء بابوا غينيا الجديدة وناورو قد تراجعت بشكل كبيرخلال الفترة الماضية، ينظر الى جدول (31) وخريطة (29)على سبيل المثال تجاوزت المساعدات الصينية لفيجي حتى العام 2013 مساهمة أستراليا بأكثر من (110 مليون دولار أمريكي) خلال نفس الفترة ، وقدمت الصين مساعدات الى جزر كوك ما يقارب (28 مليون دولار) أكثر من أستراليا، على الرغم من أن الولايات المتحدة واليابان ونيوزيلندا قد تفوقت على الصين في المنطقة في إجمالي الأرقام حتى العام 2013 [1]، وفي العام 2017يعتقد المحللون بأن الصين من الممكن ان تجاوزأستراليا كأكبر مانح لمنطقة المحيط الهادئ بعد تعهدها بـ تقديم (4 مليارات دولار أمريكي)، واليوم تعد الصين ثاني أكبر مانح للمنطقة، حيث تعد فيجي أكبر متلقي للمساعدات الصينية التي تبلغ حاليًا (291.94مليون دولار) وذلك لان فيجي مثقلة بالديون للصين يرجع ذلك إلى نموها الاقتصادي البطيء والى العقوبات الدولية التي تم تطبيقها في العام 2006 في أعقاب استيلاء الجيش على السلطة في العام 2006، وطبقت القوى الإقليمية عقوبات مشددة على حكومة فيجي وكان نتيجة ذلك قد عانى اقتصادها بشكل كبير وعلى مستوى جميع القطاعات، ومنذ ذلك الوقت تبنت الحكومة العسكرية سياسة التحول من المانحين التقليديين إلى الصين ، وازادات المساعدات الخارجية الصينية والقروض الميسرة لفيجي إلى مستوى قياسي بلغ (4 % من الناتج المحلي الإجمالي) في السنوات الأولى، وعند قياس نسبة المساعدات إلى الناتج المحلي الإجمالي، تعد دول جزر جنوب المحيط الهادئ من أكثر الدول اعتمادًا على المساعدات في العالم وذلك بسبب البعد الجغرافي والتعرض للكوارث الطبيعية المتكررة والتعرض لتغير المناخ وبالتالي فإن هذه العوامل تعيق نموها الاقتصادي .

لقد اتستفادة الصين وتايوان من الضعف الجيوبولتيكي الموجود في هذه الجزر من خلال استخدام أسلوب المساعدات واستغلالها للضغط على دول جزرالمحيط الهادئ من أجل الاعتراف الدبلوماسي بتايوان بينما لازالت الصين تصرعلى الالتزام بمبدأ الصين الواحدة، ومن أجل تحقيق أجندتهم السياسية،استخدم المانحون الآسيويون الرشوة للقادة ودعمم أحزاب المعارضة وتخريب خطط التنمية وحتى إثارة التوترات الاجتماعية ضد الحكومات المؤيدة لتايوان والتي لا تلتزم بسياسة الصين الواحدة، كما هو الحال في جزر سليمان وفانواتو وكيريباتي، ولقد تسببت هذه المنافسة السلبية في المساعدات في إثارة قلق كبير ليس لدى المانحين التقليديين فحسب ولكن

---

(1) Fabrizio Bozzato, Gifts that Bind: China's Aid to the Pacific Island Nations, Asia Japan Journal, Volume.12, Japan, 2017, p22-23.

أيضًا للمجتمع الدولي الذي يعتبر ذلك بمثابة عائق أمام التنمية الاجتماعية والنمو الاقتصادي[1]، وعلى الصعيد الدولي تحتاج الصين إلى تصويت هذه الدول الجزرية في الأمم المتحدة حيث تحتفظ "الدول الصغرى مجتمعةً بحوالي 7 % من أصوات الأمم المتحدة[2].

وعلى الصعيد المحلي وخلال زيارته لفيجي في نوفمبر 2014 والتي تعتبرأول زيارة يقوم بها رئيس صيني إلى المنطقة عبر الرئيس الصيني شي جين بينغ عن امتنان الصين لدعم دول جزر المحيط الهادئ لقضايا الصين الأساسية واهمها قضية تايوان، والدعم في بعض القضايا المحلية التي عبرفيها الرئيس الصيني عن تقديره لجهود فيجي في مطاردة المسؤولين الصينيين الفاسدين الذين يعملون في الخارج [3].

جدول (31) قيمة المساعدات الصينية والاسترالية والأمريكية الى جزر المحيط الهادئ بالدولار

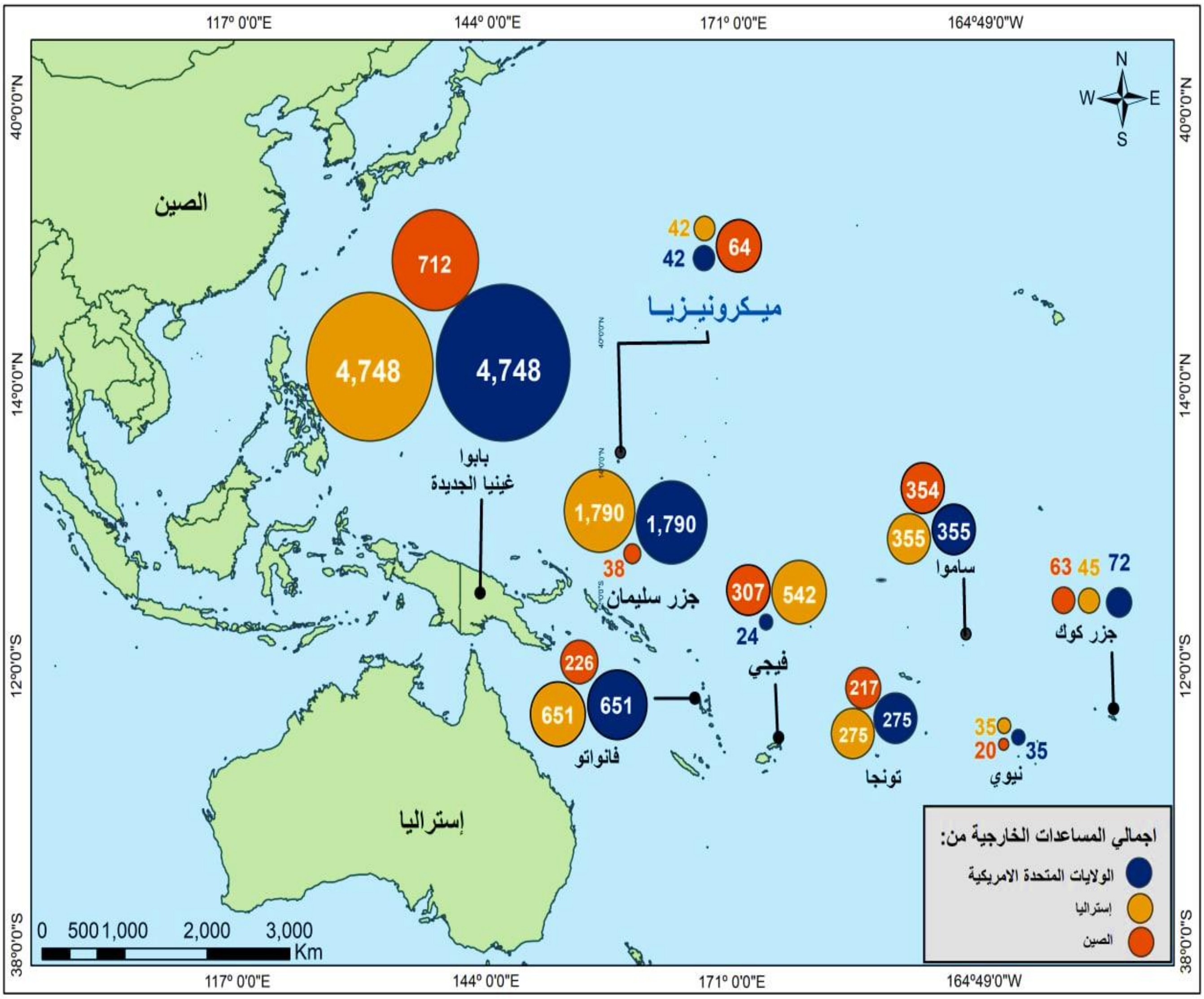
الدولة	قيمة التعامل مليون دولار		
	مجموع مساعدات الولايات المتحدة من 2019-2009	مجموع مساعدات استراليا من 2019-2009	مجموع مساعدات الصين من (2019-2009)
جزر كوك	$ 72,680.00	$45,685,558.65	$63,095,658.48
فيجي	$24.253.128,00	$542,214,419.07	$307,378,045.24
ميكرونيزيا	$42,551,756.09	$42,551,756.09	$64,115,409.93
نيوي	$35,474,775.04	$35,474,775.04	$20,000.00
بابو نيو غينيا	$4,748,489,062.68	$4,748,489,062.68	$712,307,076.17
ساموا	$355,200,076.63	$355,200,076.63	$354,269,377.45
جزر سليمان	$1,790,829,616.13	$1,790,829,616.13	$38,688.00
تونغا	$275,052,520.03	$275,052,520.03	$217,666,245.29
فاناتوا	$651,495,181.01	$651,495,181.01	$226,278,119.84

Source: lowy institute pacific aid map
https://pacificaidmap.lowyinstitute.org/

---

(1) Saber Salem, Chinese Foreign Aid to Fiji: Threat or Opportunity, China Report, Vol 56, Issue. 2, India, 2020, p.247-249.
(2) Saber Salem, op.cit, p.251.
(3)Denghua Zhang and Hemant Shivakumar, op.cit, p.263-264
وللمزيد من الاطلاع عن المساعدات الصينية ينظر الى :
Fergus Hanson, Mary Fifita, China in the Pacific: The New Banker in Town (Report), Lowy Institute for International Policy, Sydney, 2011, p.3-9.

خريطة (29) قيمة المساعدات الصينية والاسترالية والأمريكية الى جزر المحيط الهادئ بالدولار.



الخريطة من عمل الباحثة اعتماداً على بيانات جدول (31)

ويتضح من خلال الخريطة والجدول بإن الصين تعد منافس قوي للقوى الأخرى (استراليا والولايات المتحدة في حجم المساعدات المقدمة الى دول جزر المحيط الهادئ، فيمكن ملاحظة انها تزيد مساعداتها في ميكرونيزيا على الولايات المتحدة وأستراليا وتصل الى مستويات متقاربة في ساموا وتونغا .

رابعاً: الجوانب الاقتصادية في علاقة الصين مع جزر المحيط الهادئ :

شهدت منطقة جزرالمحيط الهادئ طفرة في الاستثمارات الصينية حيث أنفقت (1.78 مليار دولار) من عام 2006 إلى عام 2015 ونفذت أكثر من 200 مشروع في المنطقة، وجاء ذلك بسبب تراجع مشاركة الولايات المتحدة وأستراليا ونيوزيلندا في المنطقة، وقد تزايدت التجارة مع جزرالمحيط الهادئ حيث كانت بمقدار مليار دولار أمريكي في العام 2015 مقارنةً

مع مناطق أخرى في العالم، وقدم الصينيون مجموعة من مشاريع البنية التحتية في جميع الجزر منها ساحة رياضية في جزركوك ومبنى حكومي متعدد الطوابق ومستشفى في سامو ومبنى الأمانة العامة لمجموعة ميلانيزي في فانواتو، وإعادة بناء الاجزء المدمرة من الاعصارالذي ضرب عاصمة تونغا وتشمل المشاريع الأخرى مزرعة أسماك بقيمة 320 مليون دولار أمريكي في بولينيزيا الفرنسية وملعب رياضي في فيجي بقيمة 3 مليون دولار أمريكي، وينصب تركيز الصين فيما يتعلق بالبنية التحتية على المشاريع رفيعة المستوى ذات القيمة في العلاقات العامة للسياسيين المانحين والمتلقين، وعلى ما يبدو ان هذا الامر يثير الشكوك والقلق من الدول الأخرى مثل استراليا التي تعتبر من ابرز الاعبين في منطقة جزر المحيط الهادئ والتي انتقد احد مسؤوليها المشاريع الصينية في المنطقة ووصفها بأنها غير مجدية قاصداً بذلك احد المشاريع الصينية المتمثلة في بناء مجمع للسباحة في ساموا، وهي مكلفة للغاية وصعب تحملها في مدينة يقل عدد سكانها عن 40.000 نسمة، [1]، مقابل هذه الشكوك من قبل استراليا كان هنالك إصرار صيني على مواصلة العمل فقد تعهد رئيس مجلس الدولة الصيني وين جيا باو بتوفير قروض بقيمة (376 مليون دولار) على مدى ثلاث سنوات وإنشاء صندوق لتشجيع الشركات الصينية على الاستثمار في المنطقة وإلغاء أوتمديد الديون المستحقة في العام 2005 ، وإلغاء التعريفات الجمركية على الواردات من الدول الجزرية الأقل نموًا يجادل ، ويرى الباحث في جامعة استراليا الوطنية (Yongjin Zhang) بأن أفضل طريقة لفهم سياسة الصين الجديدة تجاه أوقيانوسيا هي كونها جزء لايتجزأ من دبلوماسيتها الجديدة تجاه جنوب الكرة الأرضية، ومن المؤكد أن نمط السلوك الاستراتيجي الذي أظهرته الصين في المحيط الهادئ يشترك في العديد من السمات في استراتيجيتها في أجزاء أخرى من العالم وهنالك تركيز في العلاقات الثنائية مع دول المنطقة وخاصةً في العلاقات مع فيجي بسبب دورها المحوري في التجارة الإقليمية والنشاط الدبلوماسي، والخوف من التحول إلى تايوان ، اما بالنسبة لتونغا ويبدو أن هنالك العديد من الصفقات التجارية لاسيما تلك التي تسمح للصين بالوصول إلى مدارات الأقمار الصناعية التي تسيطر عليها تونغا وتجعلها تحظى بأهمية خاصة من قبل الصين، وتعد الاتفاقيات الثنائية للصين مع جزر المحيط الهادئ متعددة الأوجه وتتضمن عادةً امتيازات تجارية [2]، فأوقيانوسيا مهمة للصين كمصدر لمدخلات الموارد الطبيعية الرئيسة لاقتصادها المزدهر، فتستورد الصين كميات كبيرة من الأخشاب والأسماك من دول جزر المحيط الهادئ ومن اهمها جزر سليمان وبابوا غينيا الجديدة

([1])Willem Oosterveld et al, op.cit, p.48-50.

([2])Terence Wesley-Smith, China's Rise in Oceania: Issues and Perspectives, Pacific Affairs: Volume 86, No.2, University of British Columbia, Canada, 2013, P.361.

التي تهتم بها الصين بشكل خاص بسبب غناها بالموارد الهائلة للطاقة والموارد المعدنية، وفي آذار 2005 اشترت الشركة الصينية للإنشاءات المعدنية وهي شركة مملوكة للدولة حصة كبيرة في مشروع رامو العملاق لتعدين النيكل والكوبالت في مادانغ ومن المتوقع أن ينتج المنجم حوالي (32800 طن من النيكل سنويًا)، وسيتم تصدير الكثير منه لدعم صناعة الفولاذ المقاوم للصدأ في الصين، وقد وقعت حكومة بابواغينيا الجديدة في العام 2006، اتفاقية للسماح لمكتب الاستكشاف والهندسة الصيني باستكشاف المزيد من الفرص لتطوير الذهب أو النحاس أو الكروميت أو المغنيسيوم أو الموارد المعدنية الأخرى، في الآونة الأخيرة وافقت شركة البترول والكيماويات الصينية (سينوبك) على شراء مليوني طن من الغاز الطبيعي المسال سنويًا من مشروع الغاز الطبيعي المسال الضخم في بابوا غينيا الجديدة، مما يجعلها أكبر عميل منفرد لهذه المبادرة التي تقودها إكسون موبيل[1]، وفيما يخص التبادل التجاري فقد أصبحت الصين في العام 2009 ثاني أكبر شريك تجاري في المنطقة بعد أستراليا، وفقًا لتقرير صادر عن وزارة التجارة الصينية واستنادًا إلى إحصاءات الجمارك الصينية لعام 2012 فقد بلغ إجمالي تجارة الصين مع جميع دول جزر المحيط الهادئ ، بما في ذلك تلك التي ليس لها علاقات دبلوماسية مع بكين ، (4.5 مليار دولار) بالإضافة إلى ذلك أصبحت الصين سوقًا تصديرًا مهمًا لبعض اقتصادات جزر المحيط الهادئ، ومثال على ذلك كان ما يقارب 45 % من صادرات جزر سليمان لعام 2013 إلى الصين[2]، وتعد بابوا غينيا الجديدة الشريك الإقليمي الأكثر أهمية في التجارة الخارجية للصين، وتمثل هذه الدولة بمفردها ثلثي حجم التجارة بين الصين والمحيط الهادئ، بسبب الصعود المستمر للصادرات في قطاعي الأخشاب وصيد الأسماك ، تتمتع كل من جزر سليمان وبابوا غينيا الجديدة بفوائض تجارية كبيرة مع الصين، يتضح أن الصين لا تزال واحدة من بين العديد من المستثمرين الدوليين من خلال مشروع غاز طبيعي مسال تبلغ قيمته 16 مليار دولار أمريكي تخطط له شركة النفط الأمريكية إكسون موبيل[3].

ينظر الى جدول (32) وشكل (10) قيمة الصادرات والواردات بين الصين وجزرالمحيط الهادئ.

([1])Terence Wesley-Smith, op.cit, p.363.

([2])Jian Zhang, China’s Role in the Pacific Islands Region, Regionalism, Security & Cooperation in Oceania, Edited by Rouben Azizian and Carleton Cramer, First Published, Published by the Daniel K. Inouye Asia-Pacific Center for Security Studies, Printed in the United States of America, 2015,p.47.

([3])Roland Seib, op.cit, p21.

جدول (32) النمو في الصادرات والواردات في بعض جزر المحيط الهادئ بين عامي 2008-2018.

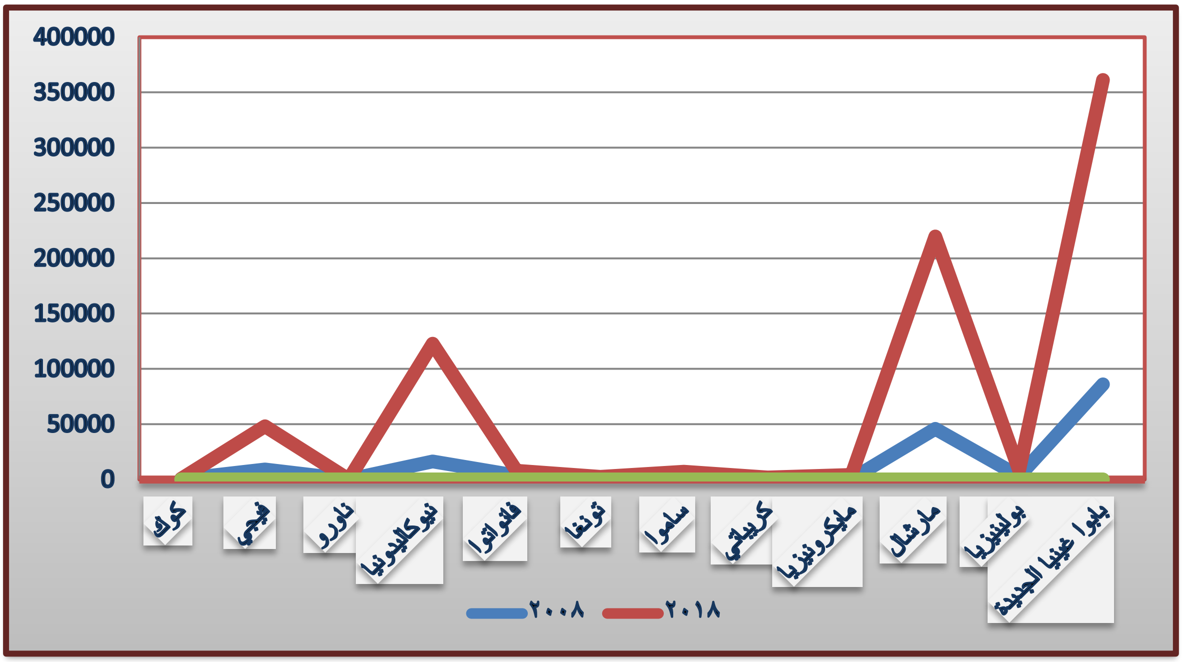
الدولة	الصادرات	الواردات	المجموع
2008 (10000دولار)			
كوك	87	180	267
فيجي	9109	92	9201
ناورو	-	-	-
نيوكاليدونيا	5300	11120	16420
فانواتو	3464	43	3508
تونغا	796	2	798
ساموا	2526	261	2787
كريباتي	246	-	246
مايكرونيزيا	424	1	424
مارشال	45696	-	45696
بولينيزيا	2695	2695	2992
بابوا غينيا الجديدة	34406	51521	85927
2018(10000دولار)			
كوك	519	250	769
فيجي	45667	2531	48198
ناورو	191	12	203
نيوكاليدونيا	13409	109371	122780
فانواتو	6342	1568	7910
تونغا	2495	12	2507
ساموا	7061	51	7112
كريباتي	1784	10	1794
مايكرونيزيا	1854	2178	4032
مارشال	216545	3316	219861
بولينيزيا	7532	698	8230
بابوا غينيا الجديدة	78558	282585	361142

الجدول من عمل الباحثة اعتماداً على :

Natioal Bureau of Statistics of China, Annual Data, 2008-2018,

http://www.stats.gov.cn/english/Statisticaldata/AnnualData

شكل (10) النمو في مجموع الصادرات والواردات بين عامي 2008-2018 .



الشكل من عمل الباحثة اعتماداً على جدول (32)

يتضح من خلال الجدول (32) والشكل (10) الى ان هنالك ارتفاع واضح في حجم الصادرات والواردات بين الصين ودول جزر المحيط الهادئ بين عامي 2008و 2018،وهذا يدل على الاهتمام المتزايد للصين في المنطقة .

وفيما يخص الاستثمارات الأجنبي الصيني المباشر في جزر المحيط الهادئ فبين عامي (2003-2012)، استثمرت الشركات الصينية أكثر من (700 مليون دولار) في دول جزر المحيط الهادئ كانت بابوا غينيا الجديدة أكبر متلقي للاستثمار الصيني ، حيث تلقت ما يقارب (313 مليون دولار) ، تليها ساموا (265 مليون دولار) وفيجي (111 مليون دولار)، بالإضافة إلى الاستثمار المباشر، تزايد نشاط الشركات الصينية في المنطقة، حيث قدمت عطاءات لمشاريع حكومية كبيرة أو مشاريع تمولها مؤسسات مالية خارجية متعددة الأطراف ، مثل البنك الدولي وبنك التنمية الآسيوي وحتى العام 2012 ، فازت الشركات الصينية بعقود لمشاريع مختلفة بقيمة (5مليار دولار)[1].

وتعد الصناعات الاستخراجية ذات اهمية كبيرة بالنسبة للشركات الصينية فكما تم ذكرذلك سابقاً في الاستثمار الصيني في احد المناجم في بابو غينيا الجديدة، كما تستثمر الشركات الصينية الموارد المعدنية في فيجي ففي العام 2013، حصلت شركة (Zhongrun International Mining Company Limited) الصينية على حصة تبلغ ثلثي أسهم شركة منجم فاتوكولا

(1) Jian Zhang, China's Role in the Pacific Islands Region, Regionalism, Security & Cooperation in Oceania, op.cit ,p.47.

للذهب (Vatukoula Gold Mines PLC) في فيجي مقابل 40 مليون دولار، وتصدر بابوا غينيا الجديدة الجزء الأكبر من غازها الطبيعي المسال إلى اليابان والصين منذ العام 2014 بموجب اتفاقيات وسيوفر مشروع (PNG LNG) 2مليون طن من الغاز الطبيعي المسال سنويًا لمدة 20 عامًا لشركة (China Petroleum and Chemical Corporation) ، وقد حققت الشركات الصينية في العقد الماضي تقدمًا سريعًا في المحيط الهادئ من خلال اغتنام الفرص التجارية والاستثمارية ، وبناءً على البيانات الرسمية لوزارة التجارة الصينية، ابتداءاً من العام 2016 كانت الشركات الصينية والتي تقدرب47 شركة مملوكة للدولة تعمل في8 من دول جزر المحيط الهادئ وتمثل 70 % من إجمالي عدد الشركات الصينية ، واغلبها في فيجي وبابو غينيا الجديدة ، الرغم من ان هنالك مشاريع أخرى في المنطقة منها مجموعة الإنشاءات الهندسية المدنية الصينية في تونغا [1]، وكذلك شركة التعدين كاليدونيان الصينية في كاليدونيا الجديدة والتي تملك ما يقارب (49٪) من المشاريع ، وكذلك مشروع منجم الذهب جولد ريدج المتوقع استئنافه في جزر سليمان (90٪ مملوكة لشركة AXF)، وتشارك الصين مع دول جزر المحيط الهادئ التعدين في أعماق البحارفجمعية بحوث وتطوير الموارد المعدنية للمحيطات التي تأسست في العام 1990، وهي منظمة حكومية والتي تم دمجها في وزارة الموارد الطبيعية الجديدة في العام 2018وهي مسؤولة عن التنقيب واستغلال قاع البحاروالمحيطات وباطن الأرض فيما وراء الحدود وكذلك معهد تشينغداو للجيولوجيا البحرية الذي قام بالعديد من مشاريع أبحاث البحار لجمعية بحوث وتطوير الموارد المعدنية للمحيطات في المحيط الهادئ، وخلال الفترة بين2001-2006 أكمل المعهد مشروعين بحثيين حول التعاون الثنائي للصين في استكشاف موارد المحيطات وفي الموارد المعدنية لقاع البحار في جنوب المحيط الهادئ وفرص التعاون، وتشمل نتائج أبحاثهم ما يلي[2]:

• تصنيف أربع مناطق بحرية كمناطق محتملة لرواسب الكبريتيد الحرارية المائية: حوض البحر لجزيرة مانوس ، وحوض البحر شمال فيجي ، وحوض لاو بين فيجي وتونغا ، وبحر بسمارك
• وضع خريطة لموارد التعدين في أعماق البحار في المحيط الهادئ.
• وضع 38 خريطة مسح لموارد التعدين في أعماق البحار في المحيط الهادئ من اجل تسهيل عمليات التعدين الصيني في أعماق البحار في المنطقة ، وقد أوصى فريق البحث أن تقيم الصين

---

(1)Denghua Zhang, China, India and Japan in the Pacific: Latest Developments Motivations and Impact, Discussion Paper, Department of Pacific Affairs, the Australian National University, Australian, 2018, p8.

(2) Denghua Zhang, China’s Growing Interest in Deep Sea Mining in the Pacific, (Report), Department of Pacific Affairs, Pacific Resaerch Program, The Australian National University, Australian, 2018, p.1

علاقات وثيقة مع دول جزر المحيط الهادئ الغنية بالموارد وتحتفظ بنسبة جيدة من المساعدات الصينية لدعم التنمية الاقتصادية في المحيط الهادئ، وبناءاً على هذه التوصيات توقيع اتفاقيات بين فانواتو والصين على التعاون في تنمية المحيطات وكذلك الحال مع فيجي، وفي العام2017 ، وقعت شركة China Minmetals Corporation والسلطة الدولية لقاع البحارعقدًا مدته 15 عامًا يسمح للصين باستكشاف الفلزات في (72745 كم2) من منطقة كلاريون كليبرتون في المحيط الهادئ [1].

خامساً: طريق الحرير البحري وجزر المحيط الهادئ :

يعد الممر الاقتصادي بين الصين - أوقيانوسيا - جنوب المحيط الهادئ واحد من ثلاثة طرق بحرية بالإضافة إلى ستة ممرات اقتصادية، وهذا الطريق جزء من استراتيجيتها الكبرى، ودعت الصين ميلانيزيا الى مبادرة الحزام والطريق في العام 2017 ، وفي العام 2018وقعت تيمور - الشرقية مذكرة تفاهم مع الصين بشأن مبادرة الحزام والطريق، وخلال الزيارة الرسمية لرئيس وزراء بابوا غينيا الجديدة لبكين في 2018، سعت وبشدة للحصول على موارد إضافية ودعم لعقد اجتماع في بورت مورسبي وأخبر الرئيس شي رئيس الوزراء أونيل أن الصين ستدعم بابوا غينيا الجديدة لتكون جاهزة للانضمام لمبادرة الحزام والطريق وتم تكليف شركة (China Harbour Engineering) ببناء 10كلم من أربعة ممرات في 200 يوم، ثم دعا شي جين بينغ قادة جميع دول جزر المحيط الهادئ التي لها علاقات دبلوماسية مع الصين والتي تعترف بوحدة الصين ولاتعترف بتايوان إلى اجتماع في بورت مورسبي، وفي نهاية منتدى التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ كان البعض من دول جزر المحيط الهادئ قد وقعت مذكرات تفاهم مع الصين بشأن مبادرة الحزام والطريق واهمها فانواتو وفيجي في العام 2018، وبمجرد توقيع مذكرة التفاهم تم اعتبار بابواغينيا الجديدة على خريطة الحزام والطريق وهي جاهزة للعمل من حيث المنظور الصيني ، وبعد انضمام بابوا غينيا الجديدة إلى مبادرة الحزام والطريق تضاعف عدد الشركات الصينية من 21 إلى 39[2]، وكانت فيجي الدولة الوحيدة من منطقة جنوب المحيط الهادئ التي أرسلت رئيس حكومتها لحضور أول قمة لمبادرة الحزام والطريق في بكين في مايو 2017، ووفقًا للسفير الصيني في فيجي،(تمثل مبادرة الحزام والطريق بمثابة منصة لتعزيز العلاقات التجارية والاستثمارية بين البلدين، ويرى أن مبادرة الحزام والطريق يمكن أن تعزز

([1])Denghua Zhang, China’s Growing Interest in Deep Sea Mining in the Pacific, op.cit, p.2.

([2])Peter Connolly, The Belt and Road come to Papua New Guinea: Chinese geo-economics with Melanesian characteristics? An Institute for Regional Security, Security Challenges, California, Vol.16, No.4, 2020, p.47-53.

تطوير البنية التحتية في فيجي مثل الطرق وتعزز نقل التكنولوجيا في قطاعات مثل الزراعة، واعتبرت العديد من دول جزر المحيط الهادئ أن مبادرة الحزام والطريق فرصة لتطوير علاقات اقتصادية أعمق مع الصين(1)، وتواجه فيجي شأنها شأن العديد من جزر المحيط الهادئ الصغيرة تتعلق بالبعد الجغرافي عن طرق المواصلات، فموقعها الجغرافي البعيد عن طرق التجارة الرئيسة، وارتفاع تكاليف التصدير نتيجة البعد عن الأسواق، أضافةً الى ان أراضيها عبارة عن أرخبيل يضم أكثر من مئة جزيرة مأهولة وهذا يعني تكاليف كبيرة في توفير الخدمات لسكان الجزر المتناثرة، الاان فيجي تمتلك أراضي خصبة وموارد زراعية ومعدنية أكثر من معظم دول جزر المحيط الهادئ لكن تحقيق أقصى استفادة من هذه الموارد يتطلب استثمارات كبيرة والوصول إلى الأسواق الخارجية، لذلك فإن الاستثمار وتطوير البنية التحتية وسهولة الوصول إلى الأسوق هوبالضبط ما تقدمه مبادرة الحزام والطريق الصينية وهي مكملة للمساعدات الغربية غير الكافية لمساعدة مجتمعات ميلانيزيا وغيرها من مجتمعات جزر المحيط الهادئ على التقدم نحو النمو الاقتصادي، ووعدت الصين بالمساعدة في تطوير البنية التحتية لتعزيز الاتصال الجوي والبري والبحري بين الدول، بما في ذلك الطرق والسكك الحديدية والشحن والطيران و شبكة المعلومات الفضائية وحرصت الصين على التأكيد على الاستدامة البيئية بالعكس من أستراليا والولايات المتحدة ،الذين رفضوا الانضمام لأي اتفاقية تعالج موضوع التغير المناخي في جزر المحيط الهادئ التي تتعرض لارتفاع مستويات المد والجزر والفيضانات بسبب ارتفاع درجة حرارة المحيط التي أثرت سلبًا على معيشة المجتمعات الصغيرة، إن وعود الصين بالمساعدة في تطوير التكنولوجيا الخضراء قدلايتوافق مع سجلها البيئي السيئ السمعة وسياساتها في زيادة تركيزالكربون، وقد تم إطلاق التحالف الدولي للتنمية الخضراء التابع لمنظمة الحزام والطريق في نيسان 2019، والذي يضم ما يقارب 115 دولة ويتعهد باستثمار تريليونات الدولارات في مشاريع مستدامة بيئيًا(2) ومن الدول الأخرى التي أبدت اهتمامًا قويًا بمبادرة الحزام والطريق كانت تونغا وخلال زيارة ملك تونغا إلى الصين، تم التوقيع على (7) اتفاقيات في مجالات تشمل التعاون الاقتصادي والتكنولوجي والموارد البشرية والتعليم، وأكد ملك تونغا على ان المبادرة تتوافق مع احتياجات الدول النامية وتوفر فرصًا مهمة لتنمية تونغا وغيرها من دول جزرالمحيط الهادئ بما في ذلك مشاريع البنية التحتية وانضمت تونغا أيضًا إلى البنك

---

(1)Jason Young, Jake Lin, The Belt and Road Initiative A NewZealad Appraisal, Working Paper, The New Zealand Contemporary China Research Centre, Victoria University of Wellington, New Zeland, 2018, p.22-23.

(2)Adrien Rodd, A road to island sovereignty and empowerment? Fiji’s aims within the Belt and Road Initiative, Island Studies Journal, Vol.15, No.2, Denmark, 2020, p.96-97.

الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية، وتسعى الصين الى تعزيز التعاون الأمني البحري والوقاية من الكوارث البحرية وإنفاذ القانون البحري إضافةً إلى تعزيز أبحاث العلوم البحرية والتعليم والتدريب والتعاون وقد طرحت الصين برنامج للتعاون بين الحكومات ومن أهمها اجتماع المائدة المستديرة الوزاري الخاص بالمحيطات بين الصين والجزر الصغيرة والمنتدى العالمي للاقتصاد الأزرق(1).

أما جزر نيوي وكوك فقد شاركت ايضاً في مبادرة الحزام والطريق وتتمتع الدولتان بالحكم الذاتي والاتحاد الحرمع نيوزيلندا، وهو أمر يثير الجدل حول النفوذ الصيني، وأعلنت نيوي عن مشروع لإعادة بناء الطرق بقيمة (14مليون دولار) بتمويل من الصين في العام 2017، وفي العام التالي وقع رئيس وزرائها مذكرة تفاهم مع الصين بشأن التعاون في مبادرة الحزام والطريق وفي 27ديسمبر2017،انضمت جزر كوك إلى البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية،تبعتها الانضمام الى مبادرة الحزام والطريق في نوفمبر 2018، وقد حضرت جزر كوك معرض الصين الدولي للاستيراد الأول في شنغهاي، وهي آلية مبادرة الحزام والطريق لجلب الشركات الأجنبية إلى الصين للقاء المشترين المحليين، وزعمت وسائل الإعلام النيوزيلندية أن الصين عرضت على جزركوك عقد لبناء ميناء في المياه العميقة في بنرين في مقابل المشاركة في مبادرة الحزام والطريق، ووفقًا لمصدر حكومي في نيوزلندا فإن جزر كوك ستكون قطعة الدومينو التالية في المحيط الهادئ التي تسقط في دائرة النفوذ الصيني.

أما جزر سليمان وكريباتي فقد اعترفتا رسمياً بوحدة الصين بعدما كانت تعترف بتايوان في سبتمبر 2019، وهي خطوة مهمة في التحول نحو التوافق الإقليمي مع الصين وترك تايوان مع أربعة شركاء في المحيط تعترف بها وهم (ناورو وتوفالو وبالاو وجزر مارشال)، وبمجرد أن اعترفت جزر سليمان بالصين في 21 سبتمبر 2019، سرعان ما اتبعت كيريباتي في 27 سبتمبر، وقد قعت كلتا الدولتين على مبادرة الحزام والطريق بعد زيارة قام بها رئيس وزراء جزر سليمان وزيارة معلنة لرئيس كيريباتي إلى الصين في يناير 2020، بعدهاأعلنت الصين وجزر سليمان عن البدء في العديد من المشاريع بما في ذلك الاستثمارفي منجم جولد ريدج وتبلغ قيمة هذا الاستثمارملايين الدولارات(2).

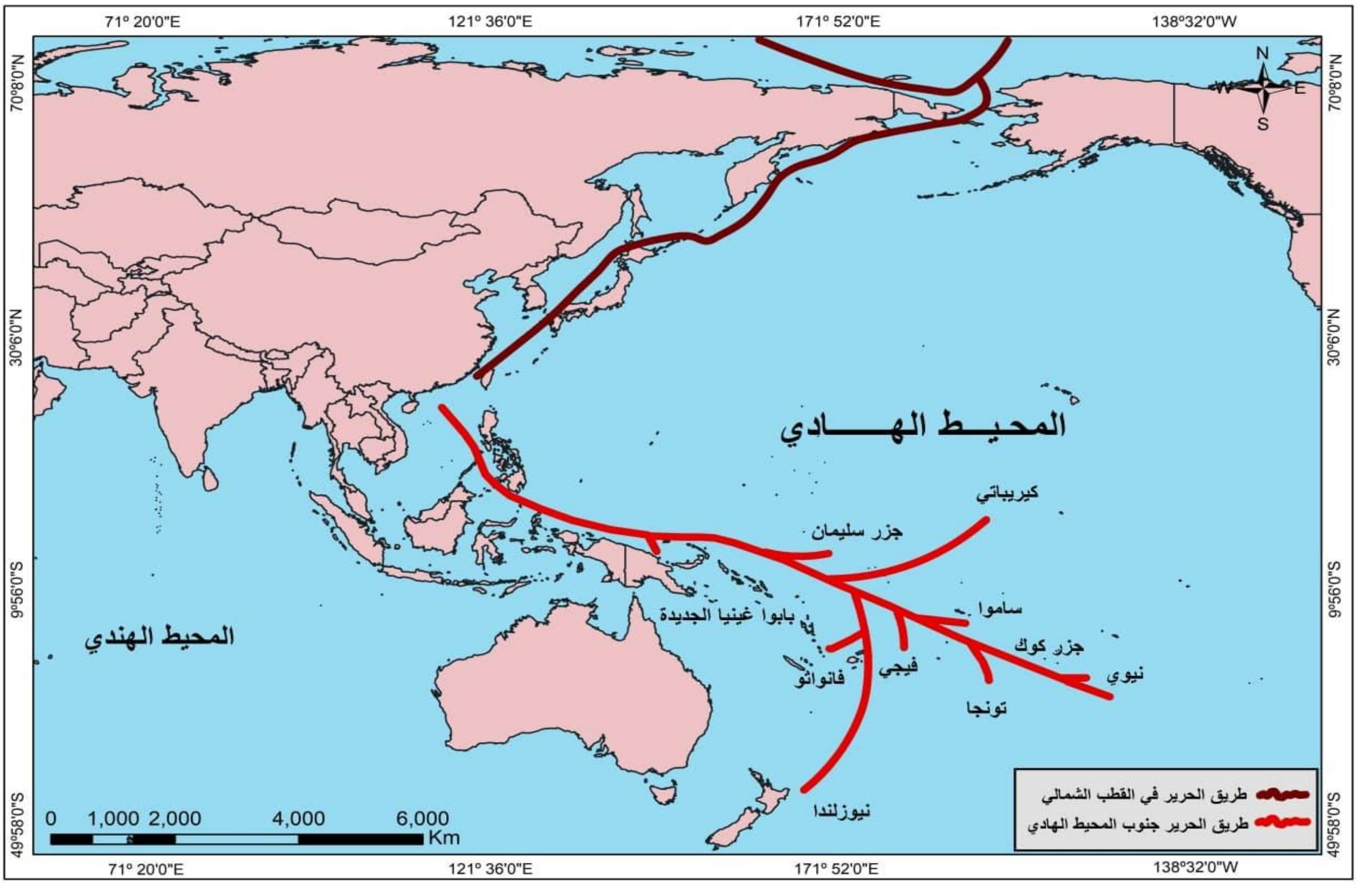
---

(1)Jason Young, Jake Lin,op.cit, p.24.

(2)Henryk Szadziewski, A Search for Coherence: The Belt and Road Initiative in the Pacific Islands, in Graeme Smith and TerenceWesley-Smith, eds, The China Alternative: Changing Regional Order in the Pacific Islands, published by ANU Press, The Australian National University, Canberra, 2021, p.301.

وتجدر الإشارة الى انه منذ العام 2017، ان الصين وقعت مذكرة تفاهم بشأن تعاون الحزام والطريق مع تسع دول من أصل 14 دولة ذات سيادة في أوقيانوسيا (بما في ذلك نيوزيلندا)، ومع ثلاث دول غير ذات سيادة في المنطقة ينظر الى خريطة (30) في حين أن السلطات الصينية لم تنشر قائمة كاملة بالدول الموقعة، لقد أثار الغموض لهذا المشروع مخاوف ليس في استراليا فحسب بشأن أهداف الصين المتوسطة إلى طويلة المدى ونواياها في منطقة جنوب المحيط الهادئ، وتُفهم استثمارات الصين في تعزيز القدرة التجارية للدول في جنوب شرق وجنوب وغرب آسيا إلى حد كبير من الناحية الاقتصادية ، ولكن بسبب عدم وجود مبرر اقتصادي واضح لمشاركة الصين في معظم الدول النامية الصغيرة في المحيط الهادئ (باستثناء بابوا غينيا الجديدة وفيجي) ، ركزت التكهنات حول المشاركة الصينية حول الدوافع السياسية في اجتذاب الدول بعيدًا عن العلاقات مع تايوان ، أو الحصول على الدعم الدبلوماسي من الدول الجزرية الصغيرة التي لكل منها صوت في الجمعية العامة للأمم المتحدة والمحافل الدولية الأخرى [1]

خريطة (30) دول جزر المحيط الهادئ الموقعة على مبادرة الحزام .



الخريطة : من عمل الباحثة اعتماداً على :

Adrien Rodd, A road to island sovereignty and empowerment? Fiji's aims with in the Belt and Road Initiative, Island Studies Journal, Vol.15, No.2, Denmark, 2020, p101.

([1])Adrien Rodd, op.cit, p.102.

سادساً: جزر المحيط الهادئ واستراتيجية الدفاع البحري للصين

سعت الصين وكما تم ذكره سابقاً إلى تعزيز قوتها البحرية من أجل حماية مصالحها اذا استوجب ذلك وبذلك فقد أولت الصين اهتمامًا خاصًا لاستراتيجية الدفاع البحري للمحيط الهادئ، ويمكن تلخيص الأولويات الاستراتيجية البحرية للصين واهمها حماية السيادة الوطنية، وحماية المصالح البحرية، والعمل على اقامة توازن في العلاقة بين القوى العظمى والقوى البحرية. وكدولة كبيرة مطلة على المحيط الهادئ، طورت الصين توجهها الاستراتيجي نحو المحيط الهادئ هذا التوجه الذي أعاقته التحالفات بين الولايات المتحدة واليابان وأستراليا منذ المرحلة الاولى من الحرب الباردة، وقد شيدت الولايات المتحدة ثلاثة شبكات من سلاسل الجزرفي المحيط الهادئ ضد الاتحاد السوفيتي والصين وتسمى سلسلة الجزر الثانية شبكة جنوب غرب المحيط الهادئ التي تعمل فيها غوام كمركز لمجموعة قاعدة ميكرونيزيا ، والتي تمتد من غوام إلى جزر ميكرونيزيا ونيوزيلندا وأستراليا، ونتيجة لذلك تم انشاء قاعدة قوسية، تشمل بحر تسمان وبحر المرجان وبحر عرافورا ومياه مهمة أخرى تخضع لسيطرة مشددة من قبل التحالف الذي تقوده الولايات المتحدة، وقد كان لها دورًا في تمكين الولايات المتحدة من تنفيذ استراتيجية الاحتواء والردع ضد السوفييت والصين، وعلى الرغم من تفكك الاتحاد إلا أن هذه الشبكة الدفاعية لا تزال نشطة حيث لا تزال الصين تعتبرها تهديدًا محتملاً، ويتطلب تحقيق اختراق كبير في الشبكة الدفاعية التي تقودها الولايات المتحدة في سلسلة الجزر الثانية، وتقع بعض دول جزر المحيط الهادئ في السلسلتين الثانية والثالثة، وبالتالي تتمتع بموقع استراتيجي مهم في استراتيجية الدفاع الصينية وقد لاحظ أحد المحللين الصينيين: في المحيط الهادئ تتقاطع هذه المنطقة (دول جزر المحيط الهادئ) مع اثنين من القنوات الإستراتيجية من الشرق إلى الشمال، ومن الجنوب إلى الشمال، فقد كانت دائمًا موقعًا استراتيجيًا حيث المنافسة الشرسة بين القوى البحرية المختلفة[1]. وبالنظر إلى أن توجه الصين الاستراتيجي نحو المحيط الهادئ واضح المعالم ، واصلت حكومة الولايات المتحدة تعزيز وجودها في هذه المنطقة وأعادت التأكيد على أمريكا باعتبارها (قوة في المحيط الهادئ) وهذا يعني ان هنالك ميل لتقييد نفوذ الصين في هذه المنطقة حتى أن بعض العلماء الغربيين تكهنوا بأن صعود الصين سيحل في النهاية محل الولايات المتحدة كحامي لهذه الدول الجزرية الصغيرة لدرجة أن المنافسة الصينية الأمريكية أمر لا مفر منه في هذه المنطقة في نهاية المطاف، ويرى بعض المحللون بأن هناك توازنًا ليناً وليس صلبًا

(1)Yu Chang Sen, The Pacific Islands in Chinese Geo-strategic Thinking, China Paper presented to the conference on China and The Pacific: The View From Oceania National University of Samoa, Samoa, 25-27 February 2015,p 9-11.

في سلوك القوة في جنوب المحيط الهادئ حاليًا وقد يظل دون تغيير في المستقبل المنظور [1]
فيما يتعلق بالآثار العسكرية، يمكن تفسير النشاط العسكري الصيني في جنوب المحيط الهادئ من خلال حقيقة أنه مع انسحاب القوى الغربية، أصبحت الصين قوة إقليمية في المحيط الهادئ بالفعل في عام 2003، وقد كتب اثنان من الأكاديميين من نيوزيلندا وأستراليا أن "الصين بصدد دمج جزر المحيط الهادئ في سعيها لكي تصبح قوة رئيسة في منطقة آسيا والمحيط الهادئ على حساب الولايات المتحدة واليابان وحلفاء غربيين آخرين" وسيكون هذا الجزء من هذه الاستراتيجية هو بناء القدرات العسكرية في المنطقة على غرار مايعرف بسلسلة اللؤلؤ التي أنشأتها الصين عبرالمحيط الهندي، يزعم تقرير صادر عن وكالة حكومية أمريكية أن السيطرة على سلسلة الجزر الثانية التي تحيط بالصين تحفز أيضًا نشاطها البحري وكثيرًا ما تمت مناقشة تونغا وفيجي وفانواتو كدول جزرية حيث يمكن للصينيين إنشاء قواعد عسكرية في تونغا ، ويستضيف ميناء سوفا القمر الصناعي (Yuanwang) ، الذي يتتبع السفن من وقت إلى آخر، اما بالنسبة لفانواتو التي تتكبد ديون للصين والتي تبلغ ما يقرب من ثلث ناتجها المحلي الإجمالي وعلى الرغم من أن حكومة فانواتو نفت وجود مناقشات حول قاعدة عسكرية ، إلا أن أحد التقاريريشيرالى أن الحكومة الصينية قدمت قرضًا ميسرًا بقيمة 54 مليون دولار لشركة صينية لبناء رصيف بطول 360م في لوجانفيل ومن المفترض أن يستوعب رصيف الميناء السفن السياحية الزائرة، ويمكن أن يدعم السفن البحرية الكبيرة في المستقبل، وتتجلى إحدى الإستراتيجيات في تحقيق طموح الصين العسكري في فانواتو من خلال العمل على توقيع اتفاقية تسمح للسفن البحرية الصينية بالرسو للتزود بالوقود، وقد أصبحت الدوائر الاستخباراتية والأمنية في أستراليا ونيوزيلندا والولايات المتحدة قلقة بشأن تنامي النفوذ الصيني وقد أثارهذا التطور قلق الأستراليين أكثرمن أي دولة أخرى، وقد ذكر احد الباحثين أن المثير للقلق بوجود قاعدة في فانواتوهو أنه سيمنح الصين الفرصة في ان تضع لها موطئ قدم لإكراه أستراليا وتطويق الولايات المتحدة وقاعدتها العسكرية في غوام وجمع المعلومات الاستخبارية وردًا على هذه التطورات، حدد الكتاب الأبيض للدفاع الأسترالي لعام 2016 "عقيدة مونرو في المحيط الهادئ، مؤكدا أن أستراليا ستعمل على الحد من تأثير أي جهة فاعلة من خارج المنطقة لها مصالح معادية لمصالحنا [2]، وينص الكتاب الأبيض الصيني على أن جيش التحرير الشعبي سيواصل علاقاته العسكرية الودية التقليدية مع نظرائه في أفريقيا وامريكا الوسطى والجنوبية وجنوب المحيط الهادئ ويركز جيش التحرير الشعبي في مشاركته في جزر المحيط الهادئ على القوات

([1])Yu Chang Sen, op.cit, p.11-13
([2])Willem Oosterveld et al, op.cit, p.54-55.

العسكرية لفيجي وبابوا غينيا الجديدة وتونغا، بالإضافة إلى قوة الشرطة المتنقلة الصغيرة في فانواتو، وقد قامت وفود من جيش التحرير الشعبي الصيني بـ 24 زيارة إلى جزر المحيط الهادئ بين عامي 2006 و2019، اضافةً الى اكثر من (60 %) من السفن البحرية التابعة لجيش التحرير الشعبي، شكلت الجولات الطبية لسفينة السلام ثلث زيارات جيش التحرير الشعبي إلى المنطقة، والتي تعكس صورة إيجابية لقوات جيش التحرير الشعبي ، أما المساعدات العسكرية لجيش التحرير الشعبي فعادةً ما تكون على شكل منح للبنية التحتية (الزي الرسمي والمعدات والتدريب)، وتشمل المساعدات المقدمة إلى قوة دفاع بابوا غينيا الجديدة التبرع بـ 62 مركبة في العام 2017 (بما في ذلك ناقلات الجنود والمركبات المدرعة والحافلات وعربات المطبخ المتنقلة والتي تبلغ قيمتها حوالي 5.3 مليون دولار) وتدريب 83 من الضابط في الصين، وفي العام 2013 ، تعهدت الصين على لسان مسؤوليها العسكريين بتقديم المزيد من المساعدات العسكرية لفيجي، ووفقًا لبيان صادر عن حكومة فيجي فإن هذا (يستلزم زيادة المساعدة في المركبات والزي الرسمي والمعدات بالإضافة إلى فرص تدريب أفراد الدفاع)، وفي العام 2018، تبرع جيش التحرير الشعبي بسفينة مراقبة للبحرية الفيجية، و 47مركبة عسكرية إلى فيجي في 2020، وفي العام (2008)، تبرعت الصين (8) مركبات عسكرية بقيمة (500 ألف دولار) إلى تونغا بين عامي (2016 – 2017)، وقد تضمنت (الزي العسكري و 14 مركبة عسكرية ، وعلى صعيد آخرووفقًا للتقارير الرسمية الصينية فقد زادت سفن الأبحاث البحرية الصينية عمليات المسح الجيولوجي والجيوفيزيائي في غرب المحيط الهادئ بين عامي 2019 - 2020، مما أثار مخاوف من إمكانية استخدام البيانات المحيطية التي تم جمعها لأغراض البحث العلمي والأغراض العسكرية، وكانت سفن (Yuanwang) الصينية للتتبع الفضائي زائراً متكرراًإلى المحيط الهادئ، ويرى بعض المحللين بأن هذه السفن يمكن أن تدعم عمليات الإطلاق المدنية والعسكرية ويرى البعض الآخر بأن جيش التحرير الشعبي يستخدم أساطيل الصيد الصينية العاملة في المحيط الهادئ للمراقبة العسكرية، كما ظهرت تكهنات بأنه بعد استئناف العلاقات الدبلوماسية مع كيريباتي في سبتمبر 2019، قد تكون الصين اعادة بناء محطة تتبع الأقمار الصناعية الخاصة بها في جزيرة تاراوا، والتي كانت شيدت في عام 1997 وتفككت في العام 2003 بعد أن اعترفت كريباتي بتايوان، وقد تم استخدام المحطة لمراقبة برامج الفضاء الصينية وخاصةً أول رحلة فضاء مأهولة، ويرى البعض في أنه تم استخدامه أيضًا لرصد تجارب الصواريخ الأمريكية في موقع اختبار ريغان في كواجالين [1]، أتول بجزرمارشال وكما تم ذكره

([1])Denghua Zhang, China’s Military Engagement with Pacific Island Countries, (Report), Department of Pacific Affairs, Pacific Resaerch Program, The Australian National University, Australian, 2020, p.15

سابقاً فان أن دول جزر المحيط الهادئ تلعب دور مهم في استراتيجية الأمن القومي للصين من خلال سلاسل الجزر الأولى والثانية، ويشير الدكتور تشين شولونج، مدير قسم الدراسات الدولية والاستراتيجية في معهد الصين للدراسات الدولية التابع لوزارة الخارجية الصينية ، إلى أن "نقص مستودعات الإمداد للبحرية الصينية العابرة للمحيط قد أصبح واضحاً وأن تعزيز التعاون مع دول جزر المحيط الهادئ سيساعد في حل هذه المشكلة"، ويرى البروفيسور جاو وينشينج الباحث في جامعة تيانجين نورمال بأن جزر المحيط الهادئ تقع على جانبي طريق نقل الطاقة بين الصين والأمريكتين، ولحماية هذا الطريق يمكن للصين إنشاء (موانئ محورية استراتيجية) في سوفا وأبيا وبورت مورسبي ولوغانفيل (فانواتو) للاستخدامات المدنية والعسكرية (مثل توريد المواد واستراحة الموظفين وإصلاح السفن)، يدعم هذا الرأي الأستاذ المشارك في جامعة فودان (Qi Huaigao) الذي يرى أن الصين تحتاج إلى إنشاء قواعد موانئ في جزر سليمان وساموا وفانواتو لأغراض الإمداد التجاري والعسكري، ومن المتوقع أن يستمر التحديث البحري الصيني بوتيرة اسراع مستقبلاً ومن المحتمل أن يكون اختراق سلسلة الجزر الثانية على جدول الأعمال المستقبلي لجيش التحريرالشعبي، وإن تصعيد التوترات في العلاقات بين الصين والولايات المتحدة سيزيد من تأجيج المنافسة بين القوتين العظمتين في منطقة المحيطين الهندي والهادئ، وستحظى دول جزر المحيط الهادئ بمزيد من الاهتمام من قبل جيش التحرير الشعبي مما يؤثر على النظام الإقليمي الحالي[1] .

سابعاً: مقاربات للعلاقة بين الصين بين الصين وجزر المحيط الهادئ.

أ- السياحة الصينية في جزر المحيط الهادئ :

تشهد السياحة الصينية إلى جزر المحيط الهادئ رواجاً كبيراً، فلقد زادت أعداد السياح الصينيين إلى جزر المحيط الهادئ بنسبة 150٪ في العام 2015مقارنةً مع العام 2014، وكانت فيجي الوجهة المفضلة للسائحين الصينيين والتي يشهد سوقها السياحي نموًا سريعًا، حيث ارتفع عدد السائحيين الصينيين من 18000 في عام 2010 إلى أكثر من 28000 في عام 2014. وبالمقارنة مع السائحيين الاستراليين والنيوزلنديين فأن عدد السياح الصينيين أقل بكثير ولكن مع افتتاح رحلات جوية مباشرة بين بكين ونادي في عام 2016 فإن اعداد الصينيين بتزايد ، وينطبق الحال كذلك على جزركوك، حيث تسعى السلطات هناك لجعل السياح الصينيين يشعرون بأنهم في وطنهم على حد قول الرئيس التنفيذي لشركة جزركوك للسياحة، وبالنظر للقرب الجغرافي للصين فقد أصبحت جزرماريانا الشمالية وبالاو من الوجهات الرئيسة للسياح الصينيين، وقد

([1])Denghua Zhang, China’s Military Engagement with Pacific Island Countries, op.cit, p.15.

أصبح للمستثمرين الصينيين دور في تطويرمنتجعات وفنادق رئيسة في سايبان، ولكن في الجانب الاخر لم يرحب البعض من سكان بالاو بتدفق السائحين وألقوا باللوم على السياح في تدمير الشعاب المرجانية، وإلقاء القمامة في البحر وإفساد الحياة البرية وهذا ينطبق على أماكن أخرى في المحيط الهادئ، وتجدر الإشارة الى ان علاقة الصين وبالاو التجارية لم تتأثربأعتراف بالاو بتايوان وهذا ما أكده المسؤولون الصينيون في الكثير من المناسبات [1]، وتعتبر السياحة صناعة أساسية في المحيط الهادئ، حيث تساهم بنسبة 11.1% لكل فرد من الناتج المحلي الإجمالي للمنطقة أو 3.8 مليار دولار وخلق ما يقدرب 131010 وظيفة حسب تقديرات العام 2018 ، وتجدر الإشارة الى ان اعداد السياح الصينيين إلى المحيط الهادئ قد ازدادت في فترة ما قبل كوفيد 19بسبب التعاون والترويج الصيني للسياحة في المحيط الهادئ، وتواجه هذه الصناعة تحديات كبيرة بعد تفشي كوفيد 19 منها تراجع السياح الصينيين إلى بالاو وباقي جزر المحيط الهادئ وكذلك النقص في الرحلات الجوية المباشرة بين الصين ودول جزر المحيط الهادئ ، وقد قدمت الصين نفسها على انها الوجهة المعتمدة للسياح في المحيط الهادئ وهذا جزء من دبلوماسيتها للدول التي تقيم علاقات دبلوماسية مع الصين الشركاء في المحيط الهادئ (باستثناء نيوي، لأنها صغيرة جدًا لاستقبال أعداد كبيرة من السياح) وتجدر الإشارة إلى أنه على الرغم من هذا النمو السريع في السياحة الصينية الا ان المحيط الهادئ لا يزال ليس من الوجهات الرئيسة للسياح الصينيين، ومن المرجح أن يحافظ عدد زوار الصينيين المتجهين إلى المحيط الهادئ على معدلات نمو عالية عندما تستأنف الرحلات الدولية بعد كوفيد 19، وتظهر دول جزر المحيط الهادئ اهتمامًا متزايدًا بسوق السياحة الصيني وهذا بدوره سيعزز الترابط بين الشعوب، وقد أطلق في العام 2019 عام السياحة في الصين والمحيط الهادئ ، وقد وقعت ساموا على مبادرة تنمية السياحة في الصين والمحيط الهادئ2020-2024، وتساعد منظمة السياحة في المحيط الهادئ أيضًا الدول الأعضاء ووكالات السياحة داخل دول جزر المحيط الهادئ وكذلك في الصين، ويوصي البنك الدولي دول جزر المحيط الهادئ الاستفادة من السوق الصينية للمساعدة في تحقيق تنميتها ، ومن المرجح أن تعمل الصين على استثمار المزيد من الموارد في المنطقة وتشجيع مواطنيها لزيارة دول جزر المحيط الهادئ [2].

([1]) Kate Hannan and Stewart Firth, One Belt One Road': China'sTrade and Investment in Pacific Island States, p.16.
http://web.isanet.org/Web/Conferences/AP%20Hong%20Kong%202016/Archive/72aa134d-b73e-4a8d-9dcf-d9fc8adf9f96.pdf

([2])Denghua Zhang, China–Pacific Tourism Engagement: Opportunities and Challenges, (Report), Department of Pacific Affairs, Pacific Resaerch Program, The Australian National University, Australian, 2021, p1

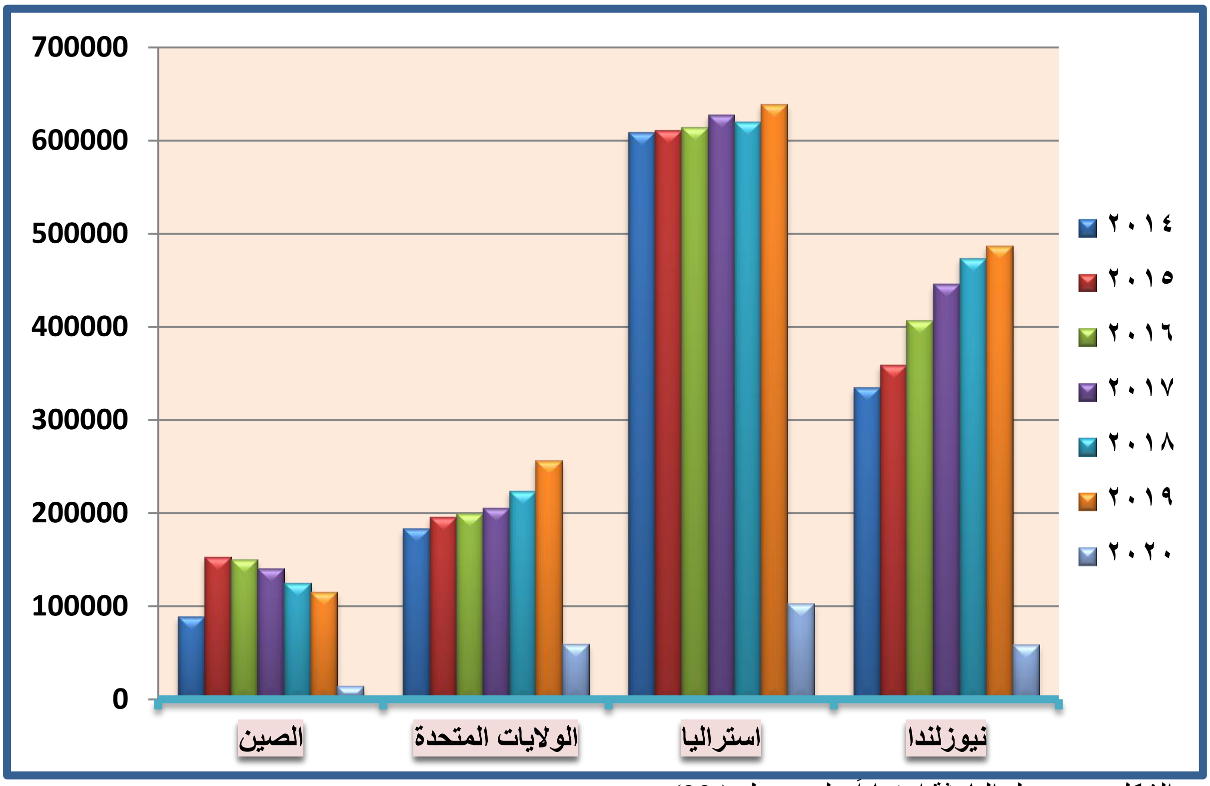
ينظر الى جدول (33) وشكل (11) عدد السياح الصينين من عام (2014-2020) مقارنةً بالسياح من دول أخرى .

جدول (33) أعداد السائحين الصينيين الى جزر المحيط الهادئ مقارنةً بالسائحين من دول أخرى للاعوام من (2014-2020)

الدولة	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
الصين	88708	153119	150292	140198	124963	115425	14578
الولايات المتحدة الامريكية	183148	195740	199336	205370	223943	256536	59304
استراليا	608847	610881	614282	627649	619777	638892	102762
نيوزلندا	335040	359102	406631	445808	473816	487158	58769

Source: South Pacific Tourism Organization, quarter1 2021visitor Arrivals Snapshot, Fiji, p.15.
https://southpacificislands.travel/publications/

شكل (11) أعداد السائحين الصينيين الى جزر المحيط الهادئ مقارنةً بالسائحين من دول أخرى للاعوام من (2014-2020)



الشكل : من عمل الباحثة اعتماداً على جدول (33) .

وعند النظر الى الجدول والشكل يتضح ان للصين نشاط سياحي منافس للانشطة الامريكية والاسترالية والنيوزلندية وان هنالك ارتفاع في اعداد السائحين قبل جائحة كورونا هذا وان دل على شيء فانه يدل على سعي الصين المستمر باستخدام قوتها الناعمة من اجل تعزيز العلاقات مع دول جنوب المحيط الهادئ التي تعتبر الفناء الخلفي لأستراليا والولايات المتحدة ونيوزلندا .

ب- **علاقات الصين مع جزر المحيط الهادئ في ظل جائحة (كوفيد 19).**

في ظل الازمة العالمية بسبب الامتداد الجغرافي لجائحة كورونا حيث ان انتشاره في جزر المحيط الهادئ يشكل تهديدا خطيراً لاقتصادها ولأمنها البشري، وتحاول الدول المانحة تقديم المساعدات الانسانية حيث قدمت الولايات المتحدة أكثر من 32 مليون دولار أمريكي إلى دول جزر المحيط الهادئ، وأعلنت أستراليا عن تقديم 10.5 مليون دولار أسترالي كدعم لميزانية فيجي ،أما بالنسبة للصين فهنالك 4 أنواع من الأنشطة الصينية في المحيط الهادئ خلال جائحة كورونا [(407)]:

1- **المساعدات الخارجية** : أعلنت الصين عن تبرعها بمبلغ 1.9 مليون دولار لدول جزر المحيط الهادئ لتمويل المنح والإمدادات الطبية مثل أقنعة الوجه والملابس الواقية ومقاييس الحرارة والقفازات، وقد تبرعت الصين بمبلغ 300000 دولار إلى بابوا غينيا الجديدة و 200000 دولار الى ساموا و 100000 دولار الى فانواتو.

2- **تبادل المعلومات** : في آذار2020، نظمت إدارة شؤون أمريكا الشمالية وأوقيانوسيا ، وراعي العلاقات بين الصين ودول جزر المحيط الهادئ في وزارة الخارجية الصينية ، وإدارة التعاون الدولي في لجنة الصحة الوطنية الصينية، مؤتمراً بالفيديو مع كبار مسؤولي وخبراء الصحة من دول جزر المحيط الهادئ الشريكة للصين وأطلع الجانب الصيني الجمهور على سيطرته على كوفيد 19 في الصين وتعهدت بدعم دول جزر المحيط الهادئ في المعركة ضد الفيروس ورعاية سكان جزر المحيط الهادئ الذين يعيشون ويدرسون في الصين يمكن تفسير هذه المؤتمرات على أنها جهود دبلوماسية تحاول فيها الصين تقديم نفسها كشريك مسؤول اتجاه المنطقة .

3- التواصل الإعلامي : تتواصل الصين باستمرارمع وسائل الإعلام في المحيط الهادئ وفي الداخل للإعلان عن دعم الصين خلال الوباء، وقد نشر السفراء الصينيون مقالات في صحف دول جزرالمحيط الهادئ مثل فيجي وبابوا غينيا الجديدة وساموا وتونغا لعرض إنجازات الصين في السيطرة على الفيروس في الداخل وإبداء الاستعداد لدعم هذه الدول كما أبلغت الصين عن

([407])Denghua Zhang, China's Coronavirus 'COVID-19 Diplomacy' in the Pacific (Report), Department of Pacific Affairs, Pacific Resaerch Program, The Australian National University, Australian, 2020, p.1

تسهيلها لعودة 50 رياضي من تونغا ومدربًا واحدًا في 2020 بعد أن أنهوا برنامج تدريبي استمر لمدة 60 يوم في الصين ، كما قامت السفارات الصينية بإعادة نشر المقالات الإيجابية التي كتبها طلاب دول جزر المحيط الهادئ في الصين، حيث أعادت السفارة الصينية في فيجي نشر مقال صحيفة فيجي صن والذي كتبه طالب من فيجي يدرس في ووهان أشاد بجهود الصين في السيطرة على الفيروس وقال إنه سيبقى في ووهان بدلاً من العودة إلى فيجي .

4- الجاليات الصينية والفرق الطبية في دول جزر المحيط الهادئ والمنظمات الخيرية في الصين.

أطلقت السلطات الصحية حملات توعية من السفارات الصينية في المنطقة وازداد نشاط الفرق الطبية الصينية في زيادة الوعي بالفايروس بين المجتمعات المحلية وقدم أحد الفرق في ساموا الدعم إلى السلطات الصحية في ضرورة الوقاية من الفايروس، وقد تبرعت احدى المؤسسات الخيرية في الصين (50000 قناع وجه KN95) و(20000 قناع وقائي) إلى فيجي وبابوا غينيا الجديدة وكاليدونيا الجديدة و بولينيزيا الفرنسية في أبريل من العام 2020 ، وتعتبر بمثابة أول تسليم للإمدادات الطبية من خلال مسار العمل الإنساني في المحيط الهادئ الذي أنشأه منتدى جزر المحيط الهادئ(408).

أما اهم ردود الفعل من دول جزر المحيط الهادئ على دبلوماسية الصين بشأن فيروس كورونا فقد جاءت من وزير خارجية فانواتو آنذاك، الذي شكر الصين على تقديم المساعدة لمحاربة الفيروس وسلط الضوء على الصداقة بين الحكومتين، اما وزير خارجية غينيا الجديدة فقد اثنى عل جهود الصين لدعم دول جزر المحيط الهادئ في الحرب ضد كوفيد19، وسيكون لـفيروس كورونا أيضًا تأثير كبير على العلاقات بين الصين والمحيط الهادئ، فلقد أوقفت الأزمة بالفعل تدفق السياح الصينيين إلى المنطقة بسبب قيود السفر التي تفرضها دول جزر المحيط الهادئ، من المتوقع أيضًا أن ينخفض طلب الصين على الموارد الطبيعية من المحيط الهادئ مثل الأخشاب والمعادن ومن الممكن ان يؤدي إلى تأخير مشاريع المساعدات الصينية الحالية .

ج- الروابط التعليمية والثقافية بين الصين وجزر المحيط الهادئ:

هنالك العديد من الروابط التعليمية والثقافية بين الصين ودول جزر المحيط الهادئ والتي تمتد منذ فترة طويلة وقد وعد تشي جين بينغ بتقديم 2000 منحة دراسية و5000 فرصة تدريب لسكان جزر المحيط الهادئ بين عامي (2015-2020)، ومنذ العام 2012 أرسلت فيجي أكثر من 80 من كبار الموظفين إلى أكاديمية القيادة التنفيذية الصينية في بودونغ، وسيزداد العدد في المستقبل، أما في ساموا التي طلبت من الصين افتتاح مدرسة للتدريب البحري بدلاً من المدرسة

---

(408)Denghua Zhang, China’s Coronavirus ‘COVID-19 Diplomacy’ in the Pacific, op.cit, p.1-2

القديمة التي تم اغلاقها في العام 2009، والتي ستدرب الكوادرعلى العمل في التجارة البحرية الدولية، وفي العام 2015، تم افتتاح مدرسة التدريب البحري والبحوث البحرية التي بلغت تكلفتها 14 مليون دولار في جامعة ساموا الوطنية [409]، وفي السنوات الأخيرة قامت الصين بتوسيع نفوذها الثقافي في منطقة جزر المحيط الهادئ، ففي العام 2006 أنشأت الصين معهد كونفوشيوس في جامعة جنوب المحيط الهادئ في فيجي والذي يعمل على تقديم دورات حول اللغة والثقافة الصينية، وبين عامي (2004 -2012) نظمت وزارة الخارجية الصينية أيضًا (6ورشات) عمل تدريبية في دول جزر جنوب المحيط الهادئ مقدمة للدبلوماسيين، ووفقاً لأحد الباحثين في مجال العلاقات بين الصين وجنوب المحيط الهادئ، فإن الصين تعد واحدة من أكثر الدول التي تعمل على تعزيز دراسة لغتها الوطنية، وفي نوفمبر2014، أعلن عن انشاء المركز الثقافي الصيني في فيجي**[410]** ، لقد حرصت الصين على تعزز الوعي والتعاطف مع الثقافة والقيم الصينية من خلال المراكز الثقافية ومعاهد كونفوشيوس والمعارض الرياضية والموسيقى والرقص، وتعد معاهد كونفوشيوس من أهم القنوات الدبلوماسية الثقافية الصينية وهي منظمة غير ربحية وتديرها الحكومة وتهدف إلى الترويج للغة والثقافة الصينية والتي أثبتت نفسها كعنصر اساسي في الدبلوماسية الصينية وبالإضافة الى فيجي فقد تم انشاء معهد آخر في جامعة إيمالوس في فانواتو، وتوسعت هذه المعاهد ايضاً في كل من ساموا وبابوا غينيا الجديدة وهنالك خطط لإنشاء فروع جديدة في تونغا وكيريباتي وجزر سليمان، إلى جانب الترويج لدراسة اللغة الصينية وتعمل معاهد كونفوشيوس أيضًا كمراكز ثقافية والعمل على اقامة المهرجانات والمعارض وتسهيل منح الحكومة الصينية وهي بمثابة حلقة الوصل لزيارة الباحثين والأكاديميين من الصين، بينما تركز الدبلوماسية الصينية على المستوى الشعبي على بناء التفاهم والاحترام للثقافة الصينية في مجتمعات جزر المحيط الهادئ[411].

ح - تكنلوجيا المعلومات والعلاقة بين الصين وجزر المحيط الهادئ:

أظهرت الصين نيتها في تمويل وتوسيع البنية التحتية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات المتخلفة في دول جزر المحيط الهادئ لاسيما من خلال توفير خدمات الاتصالات السلكية واللاسلكية منخفضة التكلفة والخدمات الرقمية، وقد تم تعزيز هذه المساعي تحت رعاية مبادرة

([409])Kate Hannan and Stewart Firth, op.cit, p.16-17.

([410])Jian Zhang, China’s Role in the Pacific Islands Region, Regionalism, Security & Cooperation in Oceania, First published, Asia-Pacific Center for Security Studies, Printed in the United States of America, 2015,p.49.

([411])Patrick Dupont, The United States’ Indo–Pacific Strategy and a Revisionist China: Partnering with Small and Middle Powers in the Pacific Islands Region, Pacific Fourm, Issues & Insights Vol. 20, WP 2, Honolulu, 2021, p.18.

طريق الحرير الرقمي المشار اليه سابقاً ، كجزء من مبادرة الحزام والطريق وتحتل الصين حاليا المرتبة الثانية كمانح نشط في تنفيذ البرامج لمشاريع تطوير تكنولوجيا المعلومات والاتصالات ، بعد أن قدمت ما يقارب 218 مليون دولار على 8 مشاريع منفصلة بين عامي 2007 و 2019. وقد تضمنت هذه المشاريع التي قادتها شركة هواوي تطوير أنظمة التحقق من الهوية البيومترية في بابوا غينيا الجديدة ؛ وشبكات ومراكز البيانات الحكومية في فانواتو وساموا ؛ والبنية التحتية للحكومة الإلكترونية في فيجي، وكما وقعت هاواوي اتفاقيات مع جزرسليمان في العام 2017 وبابوا نيو غينيا في العام 2016 لبناء الكابلات البحرية التي من شأنها تحسين الاتصالات، وبسبب الضغوط المتزايدة من أستراليا والولايات المتحدة على جزر سليمان وبابوا نيو غينيا لإلغاء الاتفاقيات بسبب المخاوف الأمنية والتي أدت في الأخيرالى استيلاء أحدى الشركات الاسترالية على المشروع (412).

خ ـ الصحافة والاعلام وعلاقتهما بالصين وجزر المحيط الهادئ

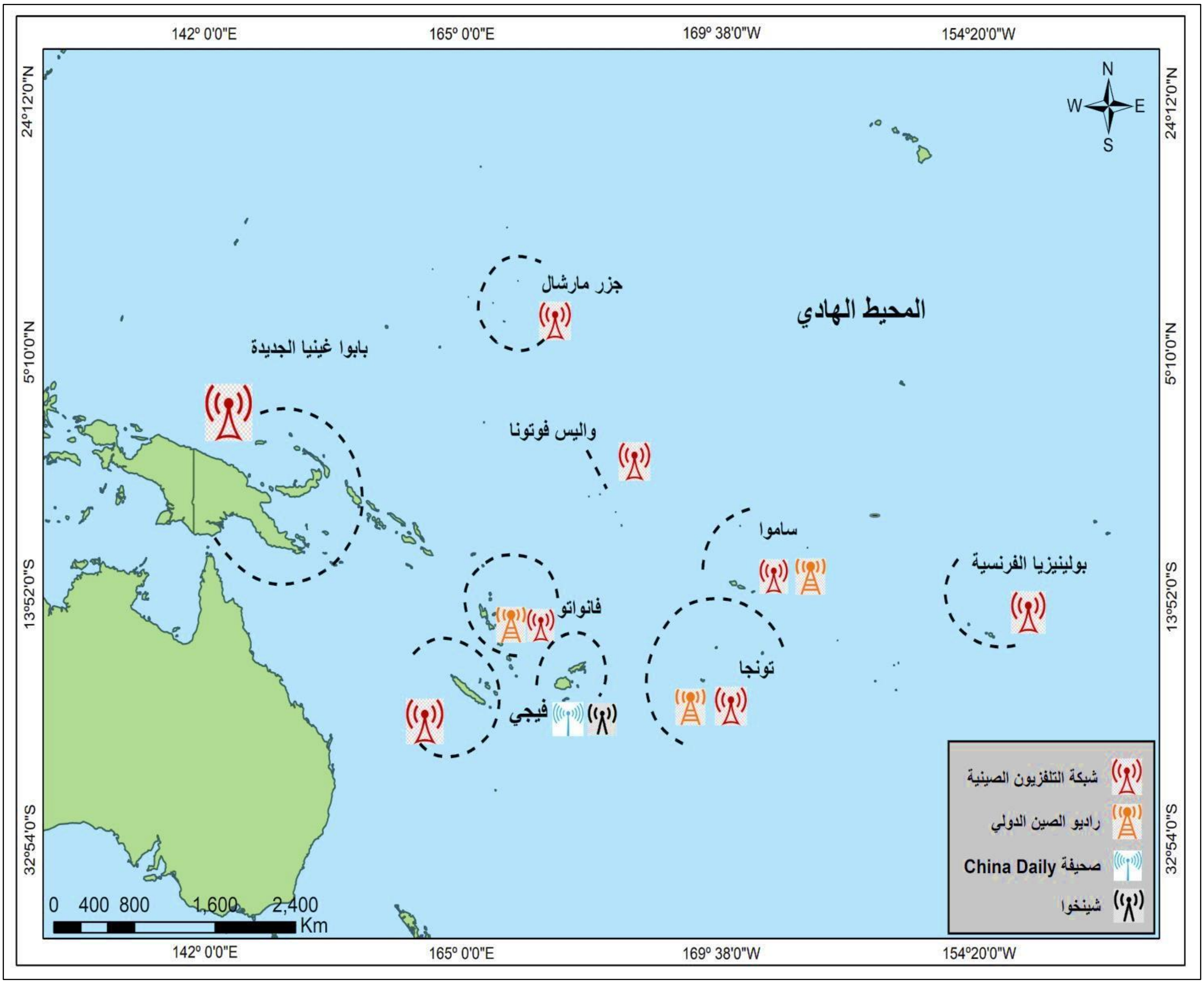
تقدم الصين فرصًا للإعلاميين في دول جزر المحيط الهادئ لتلقي التدريبات في الصين وقد لوحظ أن اغلب هذه البرامج تحاول ان تعطي الأولوية لتكوين صورة ايجابية عن الصين وليس معالجة العجز في التدريب والتعليم ، وتقدم الحكومة الصينية للعاملين في مجال الإعلام الفيجيين منحة مركز الصحافة الصينية ـ آسيا والمحيط الهادئ لمدة 10 أشهر على الرغم من عدم وجود دراسات عن حالات معروفة لمثل هذا التدريب الذي يهدف إلى تنشئة صحفيين مؤيدين للصين إلا أنه بالتأكيد سيوفرللصين طريقاً جديداً لتعزيز صورتها .

وفيما يخص البث الإذاعي والتلفزيوني فتعد (CRI)، هي محطة إذاعية دولية مملوكة للدولة ولديها حاليًا تراخيص للبث عبر الترددات في ساموا وتونغا وفانواتو وهي قادرة على البث عبر الموجة القصيرة إلى دول جزر المحيط الهادئ الأخرى (فانواتو وفيجي وساموا وجزر سليمان وكاليدونيا الجديدة) وهي تغطي مساحات أكبر بكثير من موجات AM و FM ، وعلى الرغم من أنها تبث باللغات الإنجليزية والفرنسية والصينية، الا ان هناك اهتمام قليل بالبث المحلي للموجات القصيرة، أما المنظمات الإعلامية الصينية الأخرى في جزر المحيط الهادئ وتشمل تلفزيون الصين المركزي / شبكة التلفزيون الصينية العالمية (CCTV / CGTN) ، تشاينا ديلي ، وشينخوا، فيما يتعلق بكل من وسائل الإعلام المطبوعة والإلكترونية، فإن وكالة أنباء شينخوا والتي تعتبر وكالة الأنباء الحكومية الرئيسة في الصين والتي لديها مكاتب فرعية إضافةً إلى مشاركة المحتوى مع منافذ الأخبار المحلية في جميع أنحاء المنطقة ، وتعرض

(412)Patrick Dupont, op.cit, p.16.

الصحف المحلية بانتظام الأخبار من الصين عبر شينخوا، ومثال على ذلك، تدير(Samoa Observer قسمين خاصين في صحيفتها قسم للأخبار من الصين ، وآخر للأخبار من الولايات المتحدةكما ان(Fiji Sun) التي لديها ترتيبات لمشاركة المحتوى مع كل من Xinhua و China Daily وتطبع صحيفة أسبوعية رقمية باللغة الصينية تسمى Fiji Daily ، وقد أثبتت شبكة التلفزيون الصينية العالمية (CCTV / CGTN) نفسها كمزود ثابت للبرامج الإخبارية في دول جزر المحيط الهادئ على الرغم من عدم توفرها باللغات الإقليمية ، فأنها توفر محتوى باللغة الإنجليزية أو بالصينية [413]. ينظر الى خريطة (31) وسائل الصحافة والاعلام الصينية في جزر المحيط الهادئ.

خريطة (31) وسائل الصحافة والاعلام الصينية في جزر المحيط الهادئ.



الخريطة من عمل الباحثة اعتماداً على :

([413])Patrick Dupont, op.cit, p14-16.

Patrick Dupont, The United States' Indo–Pacific Strategy and a Revisionist China: Partnering with Small and Middle Powers in the Pacific Islands Region, Pacific Fourm, Issues & Insights Vol. 20, WP 2, Honolulu,2021, p.14-15.

خلاصة القول ، ان الصين عملت على تعزيز وجودها في المحيط الهادئ والمتمثل في امريكا الوسطى والجنوبية وجزر المحيط الهادئ وذلك جزء من استراتيجيتها الرامية الى بناء قوة بحرية واقتصادية عظمى، وقد استخدمت الصين من اجل تحقيق ذلك قوتها الصلبة المتمثلة بالاقتصاد من خلال الاستثمارات والتمويل للمشاريع الكبرى في الكثير من دول امريكا الوسطى والجنوبية ومن خلال التعاون العسكري وتقديم المساعدات العسكرية، ومن خلال قوتها الناعمة والمتمثلة في شكل تعاون ثقافي من خلال انشاء العديد من المعاهد لتعليم اللغة الصينية وتعزيز الثقافة الصينية في العديد من مجتمعات دول امريكا الوسطى والجنوبية، اما في جزر المحيط الهادئ ذات أهمية الستراتيجية في الامن الصيني لكونها واقعة ضمن سلاسل الجزر التي تطوق الصين وتحد من نفوذها في المحيط الهادئ لذلك عملت الصين على وضع موطئ قدم لها في هذه الجزر النامية وتمثلت مشاركة الصين في هذه الدول الجزرية بمجموعة من المساعدات الاقتصادية وقد ساعد على ذلك وجود المهاجرين الصينيين الذين يعتبرون ناقلين للتفاعل والتعاون بين الصين وجزر المحيط الهادئ ، وكذلك المشاركة والتعاون في المجال العسكري وعملت الصين كما في دول امريكا الوسطى والجنوبية على تعزيز قوتها الناعمة من خلال تشجيع السياحة الى دول جزر المحيط الهادئ وافتتاح المعاهد مثل الكونفوشيوسية والتي تم الحديث عنها بالتفصيل، أما المشاكل البحرية الصينية في المحيط الهادئ والمتمثلة بمشاكل بحر الصين الشرقي والجنوبي ومواقف الدول من الاستراتيجية البحرية الصينية فسيتم تناولها في الفصل الرابع .

الفصل الرابع
الصراع الإقليمي والتنافس الدولي في المحيط الهادئ

المبحث الأول : الصراع الجيبولتيكي في المحيط الهادئ .

المبحث الثاني : التنافس الإقليمي من الأستراتيجية الصينية .

المبحث الثالث : التنافس الصيني – الأمريكي في المحيط الهادئ.

تمهيـــد :

يمثل المحيط الهادئ المسرح الجيوستراتيجي الكبير الذي تؤدي فيه كل القوى الإقليمية والدولية الدور البارز من خلال استراتيجياتها الأمنية ، الدفاعية ، والاقتصادية للتأثير في المنطقة سواءاً في الجزء الآسيوي الذي يعد مركز الثقل العالمي من حيث الاقتصاد او من حيث السكان، أوالجغرافيا، حيث توجد اهم المضايق في العالم واهمها مضيق ملقا، او في الجزء الآخر المطل على المحيط والمتمثل بالامريكيتين، حيث الولايات المتحدة مركز الثقل السياسي العالمي ومركز التأثير والنفوذ او دول امريكا الوسطى والجنوبية المناطق الغنية بالزراعة والبترول، هذا المسرح المهم يتنافس فيه عملاقي الاقتصاد الصين – والولايات المتحدة ، فالصين الدولة الصاعدة في اقتصادها والتي أعلنت عن استراتيجيتها البحرية في العام 2012بعد ما كانت دولة قارية ، قد اثارت ردة فعل قوية من جميع الأطراف ليس في منطقة المحيط الهادئ فحسب وانما في منطقة المحيط الهندي ايضاً، وهنالك من يؤيد هذه الاستراتيجية ويشارك فيها وهنالك من يرفضها ويضع العراقيل في سبيل عدم تحقيقها.

وبالمقابل عملت الولايات المتحدة وحلفاؤها الذين عملوا على وضع ستراتيجيات مختلفة في منطقة المحيط الهادئ- الهندي، من اجل تحقيق التوازن الاستراتيجي في هذه المنطقة الحيوية من العالم وكما أعلنت الولايات المتحدة في الكثير من المناسبات وعملت للحد من النفوذ الصيني ومشاركاته، وبالتأكيد فأن ساحة المنافسة بين الصين والولايات المتحدة وحلفاؤها لازالت مستمرة وعلى اختلاف الإدارات المتعاقبة التي ما ان تستلم الحكم حتى تبدأ الخشية من الصعود الصيني الذي بدأ يغير موازين القوى في العالم ، وتضع الاستراتيجيات لمواجهته

لذلك فأن هذا الفصل قد تناول ثلاثة مباحث تمت مناقشة فيها العديد من القضايا ذات البعد الاستراتيجي واهمها المبحث الأول الصراع الجيبولتيكي في المحيط الهادئ والذي تناول بالتفصيل موضوع الصراع في بحر الصين الجنوبي والشرقي، اما المبحث الثاني فقد تناول التنافس الإقليمي من الأستراتيجية الصينية والذي اشتمل على الاستراتيجيات التي وضعتها الهند واليابان واستراليا لمواجهة الاستراتيجية الصينية، اما المبحث الثالث فقد تناول التنافس الصيني – الأمريكي في المحيط الهادئ، وتناول عدة قضايا جوهرية ومؤثرة في منطقة المحيط الهادئ .

اولاً: مشكلة بحر الصين الجنوبي :

تدور النزاعات في بحر الصين الجنوبي بعد مطالبات المتنافسين على سيادة الجزرالقريبة منها ومن مياهها الإقليمية مثل (سبراتلي وباراسل) حيث تتنافس الصين وفيتنام على جزر باراسيل و تقع حوالي نصف الجزر على بعد 370 كم أو 200 ميل بحري من فيتنام ، بينما تقع جميعها على بعد 370 كم من جزيرة هاينان الصينية، بينما تطالب الفلبين وفيتنام وإندونيسيا وتايوان وماليزيا بأجزاء مختلفة من جزر سبراتلي (414)، وتطالب الصين بأجزاء كبيرة من بحر الصين الجنوبي بناءً على خريطة صادرة في العام 1947، وقد برزت هذه القضية للوجود عندما طالبت الصين بجزء كبير من بحر الصين الجنوبي كجزء من أراضيها وسيادتها من خلال تقديم خريطة (Ninedash) والتي تعني الخطوط التسعة، والتي تظهر على شكل حرف U يضم غالبية بحرالصين الجنوبي، وهو بذلك يتضمن جميع جزر سبراتلي وباراسل، وقد تم انشاء هذه الخريطة من قبل الصين في ظل حكومة الكومينتانغ في العام 1947،وما زالت تُستخدم كخريطة رسمية من قبل الصين (415) .

والقضية الساخنة في النزاع هي جزرسبراتلي، حيث توجد موارد طبيعية كبيرة تشمل احتياطيات النفط والغاز ومصايد الأسماك، وتطالب ماليزيا والفلبين بجزء من جزر سبراتلي، بينما تطالب فيتنام وتايوان والصين بمجموعة الجزربأكملها، وعلى أجزاء مختلفة من الجزر، اما بروناي هي الأكثر قلقًا بشأن لوسيا ريف (Lousia Reef) التي تطالب بها ماليزيا أيضًا؛ وريفلمان بنك، بينما تطالب ماليزيا ب(12) جزيرة صغيرة وتحتل (6) منها، كما أن لديها مطالب تتداخل مع الفلبين في كومودورريف ومع فيتنام في أمبوينا كاي وبراك كندا ريف، اما اندونيسيا فتشعر بالقلق إزاء المنطقة الاقتصادية الخالصة بها، التي تدعي أن الخطوط الصينية التسعة تنتهكها في الأصل ، بدأت الصين مطالباتها على جزر سبراتلي وباراسل في بداية القرن التاسع عشر لكنها فشلت في السيطرة على جزء من الجزر لليابانيين في أوائل الثلاثينيات، بعد أن سلمت اليابان سلطتها إلى الجزر في نهاية الحرب العالمية الثانية ، كان وضعها محل نزاع بين الدول الساحلية وتواجه هذا الصراع بين عامي(1974- 1988) عندما دخلت القوات الفيتنامية والقوات الصينية عدة اشتباكات حول الجزر المتنازع عليها، لم تواجه مطالبات الصين أي ردة فعل سلبية من قبل

---

(414)Vu Thi Minh Hang, Vietnam's ASEAN Chairmanship in Dispute Management of the South China Sea in 2010, A master Thesis (Not Published) in International Relations, Victoria University of Wellington, New Zealand, 2013, p.15.
(415) Ibid, p.25.

الدول الأخرى آنذاك ، لقد أدت الأنشطة العسكرية المتزايدة من قبل مختلف المطالبين في هذه المنطقة الحساسة إلى مزيد من التوترات لدى أولئك الذين يريدون حل القضية سلميا، وتعتبر ميزانية الدفاع الضخمة للصين واستكمال أول حاملة طائرات علامة تحذير للدول الأخرى المشاركة فيها بغض النظرعن مدى مشاركة كل طرف في النزاع حتى أصبح الصراع في بحر الصين الجنوبي من أهم القضايا الأقليمية والتي تؤثر على مصالح عدد كبير من الدول، بما في ذلك غالبية الدول الأعضاء في الآسيان(416).

اما الأهمية الاستراتيجية لبحر الصين الجنوبي بالنسبة للصين وكما يصفها بعض الباحثين بأنه النسخة الصينية من منطقة البحر الكاريبي الأمريكية ويذكر ماهان بان الولايات المتحدة كانت بحاجة إلى تأمين بحارها القريبة، وبالتالي سلكت الصين سلوك الولايات المتحدة في تركيزهاعلى بحرالصين الجنوبي، وتعتبرجزرباراسيل وسبراتلي منصات تمكن البحرية الصينية من ممارسة النفوذ والسيطرة على جميع أنحاء بحر الصين الجنوبي، إضافة الى ذلك يمكن اعتبارها خط الدفاع الامامي لكونها تحد من تعرض الساحل الجنوبي الشرقي للصين وللمنشآت البحرية لاي هجمات محتملة، والدليل على ذلك قد تم وضع صواريخ أرض - جو في العام 2016 إضافة الى مقاتلات J-11 (الروسية المعدلة SU-27 Flankers) في أواخر العام 2015 في جزيرة وودي (Woody) داخل براسيل، وكذلك اختيارجزيرة فايري كروس ريف (Fiery) Cross reef والتي تقع في سبراتلي لبناء مدرج بطول 10000 قدم ، الى جانب بناء ميناء اصطناعي، هذه النقطة تقع على بعد أكثر من 370 كلم من الساحل الفلبيني، ويسمح موقعه بأن يصبح ضمن مدى المقاتلات وقاذفات القنابل الصينية حيث تكون قادرة على إطلاق صواريخ كروز المضادة للسفن ضمن مسافاتها وذلك من اجل تامين مصالح الصين في مضيق ملقا الذي يمرعبره معظم امدادات الطاقة الصينية (417)، ومن اجل مناقشة الموضوع اكثر لا بد من معرفة زواياه المختلفة التي سيتم تناولها بالتفصيل واهمها :

1. المطالبات الصينية في بحر الصين الجنوبي :

منذ تأسيس جمهورية الصين في العام 1949، شاركت الصين في الكثير من المفاوضات لحل نزاعات الحدود البرية مع الدول المجاورة لها ولكن لم يكن هنالك مطالب واضحة بشأن الحدود البحرية في المنطقة، وخاصةً بحر الصين الجنوبي حتى العام 1958 عندما طالبت

---

(416)Vu Thi Minh Hang, op.cit, p.27.

(417)Martin D Mitchell, The South China Sea: AGeopolitical Analysis, Journal of Geographyand Geology,Vol.8, No. 3, 2016, Published by Canadian Center of Science and Education, Canada, p. 18.

القدم = 0.3048 متر

الصين بحدودها البحرية الاقليمية فيه وهي 12 ميل بحري وهو ما ينطبق على جميع أقاليم الصين بما في ذلك الجزرالساحلية وكذلك تايوان والجزر المحيطة بها، وجزربينغو، وجزر دونغشا وجزرشيشا وجزرتشونغشا وجزرنانشا وجميع الجزرالتابعة للصين والتي تفصل أعالي البحار عن البر الرئيسي والجز الساحلية(418)، وفي العام 1996 صادقت الصين على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وأكدت مرة أخرى على سيادتها على جميع أرخبيلاتها وجزرها، وفي العام 1998، أصدرت الصين قانون المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري وكانت هذه هي المرة الأولى التي تشير فيها الصين رسميًا إلى (حقوقها التاريخية)، وفي العام 2009، أرسلت الصين مذكرة شفوية إلى الأمين العام للأمم المتحدة بسبب طلب مماثل قدمته ماليزيا وفيتنام إلى لجنة الأمم المتحدة من اجل تحديد حدود الجرف القاري وجاء في نص الرسالة : " ان الصين تؤكد على سيادتها وسلطتها القضائية على الجزر الواقعة في بحر الصين الجنوبي والمياه المجاورة وكذلك قاع البحروباطن أرضه"، ومن خلال هذه الوثيقة بينت الصين مطالبها من خلال الخريطة المعروفة بالخطوط التسعة المتقطعة ينظرالى خريطة (32) وهي محاولة من الصين لتحديد المنطقة التي تتمتع فيها بحقوق سيادية وولاية قضائية (419)، وتدعي الصين دائما في بياناتها وعلى لسان مسؤوليهاعلى انها من أوائل الدول التي اكتفشت جزر بحر الصين الجنوبي وقامت بادارتها وأن الصينيين هم اول الشعوب الذين عاشوا فيها ومارسوا نشاطاتهم الاقتصادية وبالتالي فإن ذلك ترسيخ لمبدأ السيادة الإقليمية في بحر الصين الجنوبي وهي مستمرة منذ آلاف السنين وان سيادتها على الجزر والشعاب المرجانية لم تتعرض لأي مشاكل إلا في السنوات الأخيرة(420).

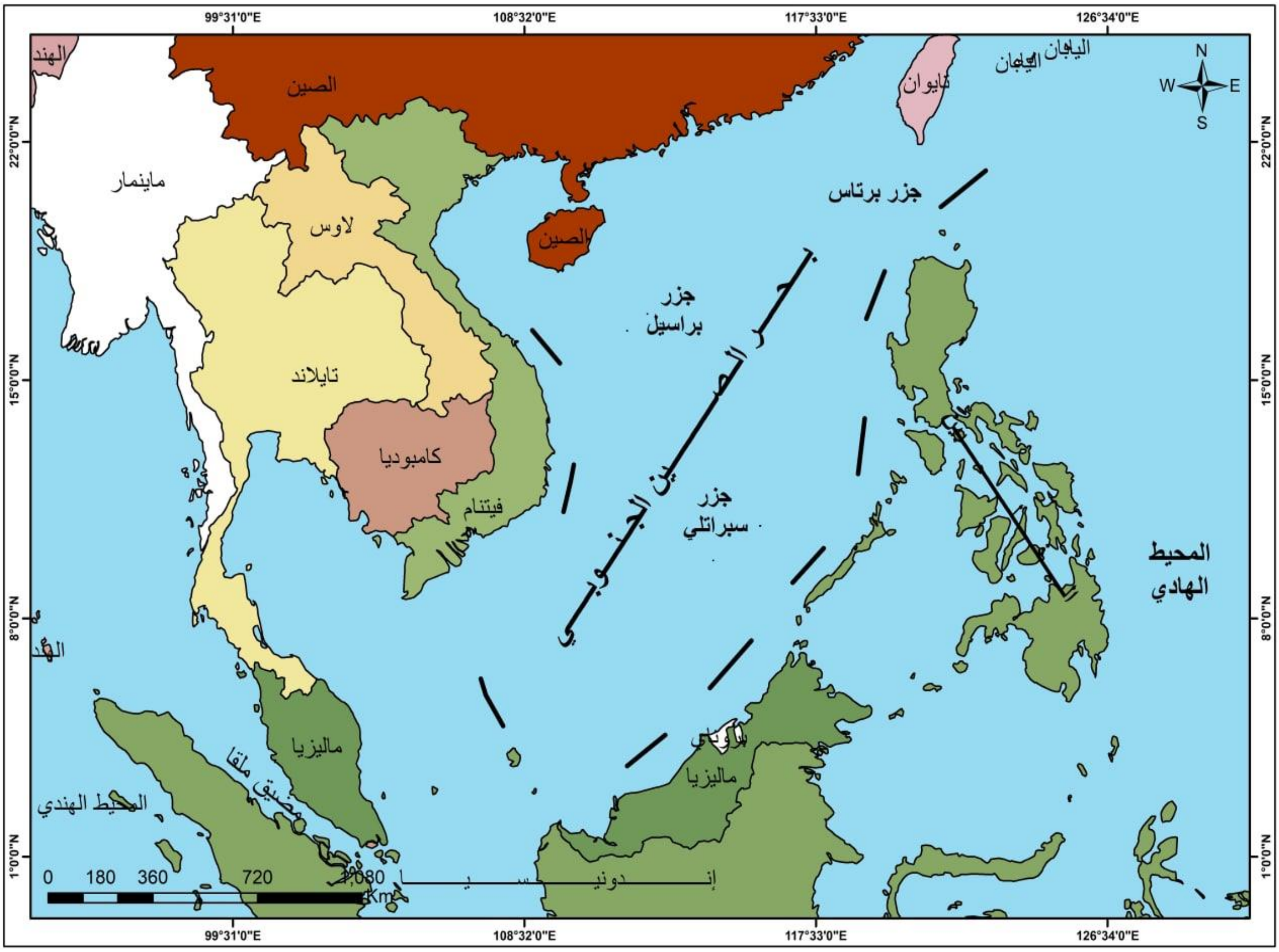
---

(418) Klaus Heinrich Raditio, Understanding China’s Behaviour in the South China Sea a Defensive Realist Perspective, 1st ed, Publisher Palgrave Macmillan, Singapore, 2019, p.49.

(419)Ibid, p.50-51.

(420)Capt aaron S. Wood, Historically Mine The (Potentially) Legal Basis for China’s Sovereignty Claims to Land in the South China Sea, Journal OF Indo-Pacific Affairs, Vol. 4, No. 2, Published by the Air University Press, United State, 2021, p4.

خريطة (32) الحدود التي تطالب فيها الصين في بحر الصين الجنوبي.



الخريطة من عمل الباحثة اعتماداً على :

Klaus Heinrich Raditio, Understanding China’s Behaviour in the South China Sea ADefensive Realist Perspective,1st ed, Publisher Palgrave Macmillan, Singapore, 2019,P.49.

وفيما يخص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ومطالبات الصين، فينص على (ان المنطقة الاقتصادية الخالصة تمتد من الساحل الى مسافة تصل إلى 250 ميل بحري* (370 كم)، وتقاس من الخط الأساس على طول الساحل وتظل المنطقة الاقتصادية الخالصة جزءًا من أعالي البحارولكن يحق للدولة الساحلية استغلال الموارد الطبيعية للمنطقة بما في ذلك صيد الأسماك، وتمنح حقوق السيادة الفردية)، وتطالب الصين بمنطقة من بحر الصين الجنوبي تبعد أكثر من 1000 كم عن ساحلها ، وهو ادعاء تم تبريره على أسس تاريخية، وتحاول الصين توسيع مجال تطبيق التشريع الصيني إلى ما وراء المناطق المحددة بموجب القانون البحري مثل المياه الإقليمية، المنطقة الاقتصادية الخاصة ، أو الجرف القاري لتشمل مناطق بحرية أخرى تخضع لسيطرتها أي انها تحاول ملئ فراغ قانوني متصور باستخدام التشريعات الوطنية،ومع ذلك فأن

مثل هذه المطالب الصينية أمرمشكوك فيه بموجب القانون الدولي [421].

2. النزاعات حول مطالب السيادة في جزر سبراتلي وبراسيل :

كما سابق ذكره، تتنافس كلّ من الصين وتايوان وفيتنام على السيادة على جزرباراسيل الواقعة في القسم الشمالي من بحر الصين الجنوبي والتي تسيطرعليها الصين منذ العام 1974، بينما تطالب الصين وتايوان وفيتنام على ما يقارب (200) جزيرة في سبراتلي الواقعة في القسم الجنوبي من بحرالصين الجنوبي، كما تطالب بروني وماليزيا والفلبين بالبعض من هذه الجزر، وتسيطرفيتنام على عدد كبير من الجزرفي الجزء الشرقي من البحر، تطالب كل من الصين وتايوان والفلبين بـ سكاربورغ شول (Scarborough Shoal) والتي سيطرت عليها الصين منذ العام 2012، وتتداخل المناطق التي تطالب بها الصين والموضحة في الخريطة (33) مع المناطق الاقتصادية الخاصة التي تبلغ مساحتها 200 ميل بحري والتي تمتلكها خمس دول في جنوب شرق آسيا - بروناي وإندونيسيا وماليزيا والفلبين وفيتنام أضافة الى تايوان، كما تعارض إندونيسيا موقف الصين وتؤكد على حقوقها البحرية القريبة من سواحلها [422].

ويرى أحد الباحثين (ان مشكلة عائدية الجزر والشعاب المرجانية والصخور التي يصل عددها الى 400 والتي تمتد على مساحة 800000 كم2 في بحر الصين الجنوبي كانت مشكلة مهملة حتى السبعينات الا ان عقدي الثمانينات والتسعينات شهدا بروز حالة من التنافس الحاد بين اغلبية الدول في ما بينها إزاء تعزيز ادعاءاتها الخاصة بالسيادة عبر كسب الهيمنة على الجزر التي يمكن ان تعزز الوجود الطبيعي ، او عبر العمل على وضع الإشارات على الجزر التي لا يمكن للانسان ان يكون فيها، وفي بعض الأحيان قامت بعض الدول بتثبيت ادعاءاتها عبر وضع الانشاءات على الجزر المغمورة بالمياه بشكل كامل، على الرغم من ان إمكانية ادامة مثل هذا الوجود الطبيعي على هذه النقاط امر يصعب تحقيقه وهو ما قامت الصين بالعمل عليه من اجل تعزيز ادعاءاتها في بحر الصين الجنوبي)[423].

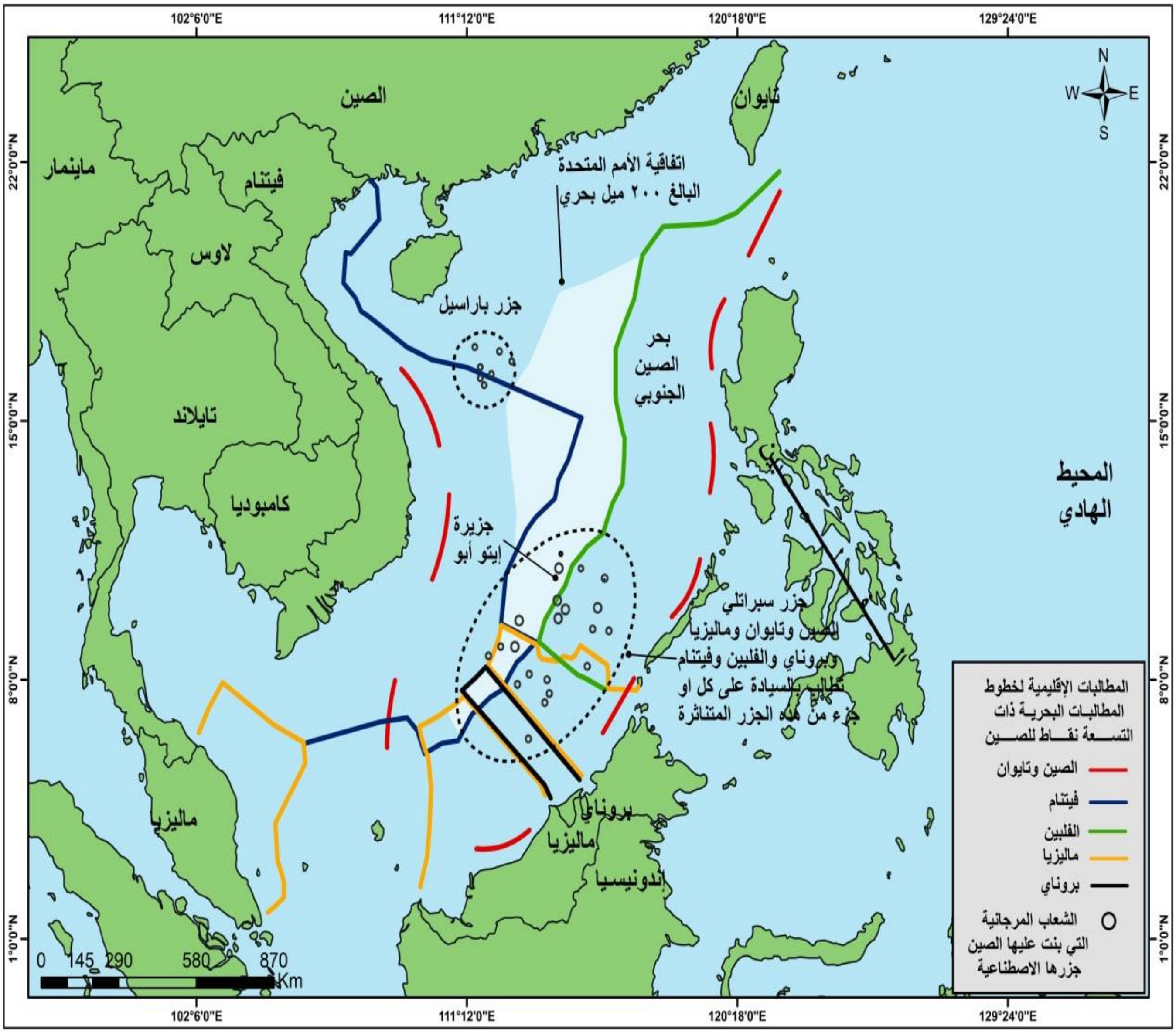
([421]) Michael Paul, A Great Wall of Sand in the South China Sea? Political, Legal and Military Aspects of the Island Dispute, SWP Research Paper, German Institute for International and Security Affairs, Berlin, 2016, p.8-10.

([422]) Ben Dolven et al, China Primer: South China Sea Disputes, theCongressional Research Service (CRS), 2021,p.1.
https://crsreports.congress.gov/product/pdf/IF/IF10119

([423]) دياري صالح مجيد، بحر الصين الجنوبي تحليل جيوبوليتيكي، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، ط1، بيروت، 2018، ص 63 .

*** 1 ميل بحري = 1.852 كلم**

خريطة (33) المناطق التي تطالب بها الدول المطلة على بحر الصين الجنوبي



الخريطة من عمل الباحثة الاعتماد على :

Klaus Heinrich Raditio, Understanding China’s Behaviour in the South China Sea a Defensive Realist Perspective, 1st ed, Publisher Palgrave Macmillan, Singapore, 2019,P.50.

وتجدر الإشارة الى ان الصين في العام 1987، احتجت لأول مرة على الإجراءات الفيتنامية في جزيرة سبراتلي وقد توغلت دوريات البحرية الصينية جنوباً، وبعدها أرسلت الصين بعثة علمية إلى سبراتلي، واحتلت لاحقاً العديد من الشعاب المرجانية في المناطق التي تطالب بها فيتنام والفلبين (Cuarteron Reef،Fiery Cross Reef) وكان الرد الفيتنامي باحتلال المزيد من الشعاب المرجانية من جانبها، وفي العام 1988اشتبكت القوات الفيتنامية والصينية حول الشعاب المرجانية التي تطالب بها فيتنام وفي أعقاب ذلك سيطرالطرفان على المزيد من الشعاب

المرجانية الا أن النشاطات الصينية لم تستهدف بشكل مباشر الفلبين أو ماليزيا، على الرغم من ان المناطق التي تحتلها الصين تقع مباشرة داخل المنطقة التي تطالب بها الفلبين وماليزيا وبروناي[424]، وبعد ذلك احتلت الصين العديد من الجزر المتنازع عليها، وقد استمر الصراع بنفس الأسلوب وقد قامت الصين بهجوم اخر في العام 1995واحتلت Mischief Reef، أيضًا في سبراتلي ويعتبر ذلك تحدياً مباشراً لسيادة الفلبين[425]، في العام 1996عملت الصين على رسم خطوط حول جزر باراسيل وهذا أمربالغ الأهمية لان ذلك سيسمح للصين بالمطالبة بمساحات بحرية شاسعة ومن دون استخدام التدخل العسكري، على الرغم من ان ذلك الاجراء الصيني لا يتوافق مع القانون الدولي [426].

وتاتي أهمية السيطرة على الجزروالشعاب المرجانية من قبل الدول المحيطة ببحر الصين، وكما تم ذكره سابقاً ان بحر الصين الجنوبي ذو موقع استراتيجي يحتوي على ممرات بحرية تتدفق من خلالها التجارة من الغرب (أوروبا والشرق الأوسط وأفريقيا) وغرب آسيا (جنوب وجنوب شرق آسيا) إلى اليابان والصين وكوريا ويربط بين المحيطين الهندي والهادئ، وان هنالك 80% من تجارة اليابان و70% من واردات تايوان من النفط والمواد الخام و25% من إنتاج النفط في العالم يمرعبرالمنطقة في طريقه من الشرق الأوسط إلى اليابان والولايات المتحدة، وأن السيطرة على جزر سبراتلي يعتبربمثابة وسيلة للتأثير على نقل النفط في كل من جنوب شرق آسيا وبقية الجزر وان ملكية الجزر والسيطرة عليها توفر حقوقًا سيادية على المياه المجاورة وقاع البحر[427].

على الرغم من النزاع مع فيتنام الا ان جزر براسيل تخضع لسيطرة الصين بشكل كامل هذه السيطرة الصينية القوية على جزر براسيل هي من حافظت على النزاع مستقرا الى حد ما حتى العام 2012 مقارنة بجزر سبراتلي، تجدد النزاع عندما افتتحت الشركة الوطنية الصينية للنفط البحري (CNOOC) بعض المناطق امام الشركات الدولية للتنقيب عن النفط والغاز وردًا

([424])Peter Kreuzer, Facing China Crises or Peaceful Coexistence in the South China Sea, PRIF Report No. 134, Peace Research Institute Frankfurt, Germany,2015,P.7.

([425])Dominik H. Cooreman, Balance of Threat in the South China Sea: Vietnam's Multi-Faceted Approach to Maximizing its South China Sea Interests in the Face of Dominant Chinese Power as a Case Study in Great Power-Middle Power Dispute Dynamics, Master thesis, Program in International Relations, New York University, 2020, p.10-11.

([426])Dominik H. Cooreman, op.cit, p.11-12.

([427]) Sacha A. Amry, An Analysis of the South China Sea Dispute: Focusing on the Assessment of the Impact of Possible Solutions on the Economies of the Region, Master’s Thesis(not published), Arts in International Affairs, City University of New York, 2014,p.17.

على هذه الإجراءات الصينية، اجتمع البرلمان الفيتنامي في 21 يونيو 2012 واصدر قانون بحري اكد فيه مطالبة فيتنام بجزر سبراتلي وباراسيل، قابل هذه الإجراءات توسع في المطالبات الصينية إلى المياه الإندونيسية في الوقت الذي كانت فيه اندونيسيا وسيط بين الدول المتنازعة الصين وفيتنام والفلبين وماليزيا وبروناي وتايوان، وفي العام 2014 أعادت الشركة الصينية (Hunan) Map، رسم الحدود الصينية في بحر الصين الجنوبي وحولتها إلى عشرة خطوط بعدما كانت تسعة وبالتالي توسعت حتى حدود المياه الإندونيسية، وتشمل وجزر ناتونا في مقاطعة رياو [428]، ويمكن اعطاء تصور للازمة الصينية – الفيتنامية في جزر براسيلالتي بدأت الازمة عندما بدأت، شركة (cnooc China National Offshore Oil Corporation) باطلاق منصة حفر ضخمة للقيام بعمليات تنقيب في المياه العميقة في المنطقة القريبة من جزر براسيل مما أدى ذلك الى حدوث مواجهات بين الصين وفيتنام في العام 2014، من وجهة نظر الصين، فأن عمليات التنقيب تقع على بعد 17 ميل عن الخط الأساس للمياه الإقليمية لجزر Xisha (شيشا)، في حين انها تبعد مسافة من 133 إلى 156 ميل من ساحل البر الرئيسي الفيتنامي، في حين ان وجهة نظر فيتنام فان منصة الحفر تقع على بعد 120 ميل شرق جزيرة (Ly Son) لي سون في فيتنام و 180 ميل جنوب هاينان أي أن موقع الحفر يقع داخل المنطقة الاقتصادية الخاصة والجرف القاري لفيتنام في يوليو 2014، وقد ادعت الصين أن الحفارة أكملت مهمتها وقررت نقلها إلى المنطقة البحرية القريبة من جزيرة هاينان وبعد حادثة منصة الحفر، امتنعت الصين عن التنقيب من جانب واحد، ومع ذلك تكررت هذه الحوادث عدة مرات منذ العام 2015 عندما زعمت فيتنام أن موقع الحفارة يقع في منطقة بحرية متداخلة وانه يقع في الخط المتوسط المفترض بين الساحلين على الجانب الصيني لذلك ظلت فيتنام ملتزمة في جانب الصمت هذه المرة، كما حثت الصين فيتنام على وقف أعمالها الأحادية كما حدث في يوليو 2017 ومارس 2018 عندما أوقفت الحكومة الفيتنامية بسبب الضغوط الصينية عمليات الحفر لشركة (Repsol) في المناطق التي تطالب بها الدولتان، ومن اجل التعاون وحل الخلافات البحرية اتفقت الصين وفيتنام على تهدئة الأوضاع ومنع توسيع الخلافات[429]، كما اتفقت الصين والفلبين على ضرورة التعاون حول تطوير النفط والغاز بينهما وقد تم توقيع مذكرة تفاهم في مانيلا في 20 نوفمبر 2018، واتفقت الحكومتان على إيجاد ترتيبات لتسهيل التنقيب عن النفط والغاز واستغلالهما في المجال البحري ذي الصلة.

---

(428) Sacha A. Amry, op.cit, p.28-29.

(429) Huaigao Qi, Joint development in the South China Sea: China’s incentives and policy choices, Journal of Contemporary East Asia Studies, Vol.8, No.2, United Kingdom, 2019, p.227-228.

وتجدر الإشارة إلى أن الصين وفيتنام قد وقعتا اتفاقية ترسيم حدود البحار الإقليمية والمناطق الاقتصادية الخاصة والأرفف القارية في خليج بيبو (خليج تونكين) في 25 ديسمبر 2000 ، والتي دخلت حيز التنفيذ في30 يونيو 2004، بينما وقعت الصين وكوريا الديمقراطية اتفاقية بشأن الاستغلال المشترك للنفط البحري بين الحكومتين في 24 ديسمبر 2005 بهدف الاستغلال المشترك للنفط في المناطق البحرية المتاخمة لهما، وقد أصرت الحكومة الصينية على مسألتين قانونيتين بشأن التنمية المشتركة مع الدول المعنية وهي :

أولاً، يجب أن تجري التنمية والتعاون المشترك بين الصين والدولة المعنية وفقًا للقوانين الوطنية لكل من الدولتين والقانون الدولي بما في ذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، ودون المساس في حقوق السيادة والولاية القضائية للدولتين.

ثانيًا، ان هذه الترتيبات التي وضعتها الدول المتنازعة مؤقته قبل التسوية النهائية للنزاعات البحرية ، دون المساس بترسيم الحدود النهائي[430].

وفيما يخص مطالبة الفلبين بجزر سبراتلي فقد سيطرت الفلبين على 9 جزر، وان طموحاتها في السيادة على هذه الجزر تتوافق مع اهداف وطموحات الدول الأخرى (الصين وماليزيا وتايوان وفيتنام) وهي تستند على العديد من الحجج فمن الناحية الجغرافية وبموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار فأن هذه الجزر تقع داخل المنطقة المجاورة لجزر الفلبين الرئيسة وهي ذات أهمية استراتيجية كبيرة بالنسبة لها ؛ وعلى الرغم من أن العديد من الكتاب يؤكدون على مصداقية الحجج الفلبينية، بينما هنالك مصادرأخرى تختلف مع مطالبات الفلبين وترى انه حتى لو كان القرب الجغرافي لجزرسبراتلي فهو لا يعطي الحق للفلبين بهذا الترسيم البحري وان هنالك حوض صغير يفصل بين أرخبيل الفلبين وجزرسبراتلي لذلك فهي ليست امتداد طبيعي وبالتالي لا ينطبق عليها مفهوم الجرف القاري ويُسمح للفلبين بطلب 200 ميل بحري من المنطقة الاقتصادية الخالصة، ولكن إذا تم تحديدها من أرخبيل الفلبين ، لذلك فان سبراتلي لن تدخل ضمن مطالب الفلبين، وفي العام 1976 استثمرت الفليبين حقلاً للنفط بالقرب من ساحل جزيرة بالاوان وبدأت بالإنتاج في العام 1979 وقد بلغ انتاجها حوالى 8.8 مليون برميل مما زاد من حدة التوترات بيينها وين الصين[431]، وفي عام 1992 ، أعلنت أعلى هيئة تشريعية في الصين ، اللجنة الدائمة لمجلس الشعب الوطني رسمياً السيادة الصينية على أرخبيل سبراتلي بأكمله هذا الإجراء، المعروف باسم قانون المياه الإقليمية والمناطق المتاخمة لها ، يحدد بشكل ملموس

([430]) Huaigao Qi, op.cit, 2019, p.229-230.

([431])Muhammad Usman Askari, China’s Territorial Disputes in the South China Sea: A Prologue from Past to Present , Journal of the Research Society of Pakistan – Vol. 56, No. 1, 2019, p.104-105

مطالبة الصين بالسيادة الإقليمية على جزر باراسيل وسبراتلي كما منح القانون جيش التحرير الشعبي سلطة استخدام القوة إذا لزم الأمر للدفاع عن الجزر ضد أي هجوم أو احتلال أجنبي (تابعت الصين إعلانها بسرعة من خلال منح امتياز للطاقة بالقرب من وانان باي في منطقة فانجارد بانك لشركة Crestone Energy Corporation في دنفر يقع هذا الامتياز في أقصى الجنوب من المنطقة التي تدعي بها الصين وهو أيضًا ضمن المنطقة الاقتصادية الخاصة التي تبلغ مساحتها 200 ميل بحري التي تطالب بها فيتنام لردع أي تدخل خارجي، وقد اكدت الصين رسميًا لرئيس شركة كريستون Crestone بأنهم سيحمون الشركة بكامل قوتهم البحرية ،بالإضافة إلى ذلك ، تم نشر القوات الصينية لإقامة علامة سيادة على دا لاك ريف الذي تطالب بها الحكومة الفيتنامية [432]

وفى عام 1996، وقعت الفلبين والصين إتفاقية من اجل التقليل من حدة النزاعات في بحر الصين على الرغم من ذلك بقي الوضع على ما هو عليه، وفي نهاية هذه التوترات حدثت مواجهة بين الأسطول البحري الصيني مع الزوارق الحربية الفلبينية بالقرب من جزيرة كابونيس (الساحل الغربي للوزون)، وبسبب هذا الحادث تم تجديد اتفاقية التعاون المشترك في بحر الصين الجنوبي بين الولايات المتحدة والفلبين، وخلال عام 2002 ، وقعت الصين على اتفاقية سلام مع دول الآسيان لمنع حدوث أي توترات في المستقبل، وفي زيارة لهيلاري كلينتون وزيرة الخارجية الامريكية الى فيتنام في تموز2010 ، أعربت هيلاري كلينتون في هانوي عن ان للولايات المتحدة مصالح في المنطقة وشددت على ضرورة الحل السلمي للنزاعات، ورداً على تصريحات كلينتون قال وزير الخارجية الصيني إن هذه التصريحات تعتبراعتداءً على سيادة الصين، وبعد العام 2016 قررت الفلبين الابتعاد عن سياسة المواجهة مع الصين واتفقت الدولتان على وضع لجنة ثنائية من اجل حل النزاع في بحر الصين الجنوبي [433]، وقد وقعت الصين والفلبين في أغسطس 2019، أول مذكرة تفاهم تطوير مشتركة يتم إصدارها بشكل كامل في تطوير النفط والغاز بين الصين والفلبين ، وقد أعلنت الحكومتان عن إنشاء اللجنة التوجيهية المشتركة بين الحكومات ومجموعة العمل المشتركة[434].

3. دور الأمم المتحدة في حل النزاع في بحر الصيني الجنوبي:

---

(432) Stephen J. Ruscheinski, , China's Energy Security and The South China Sea, A Master thesis, Faculty of the U.S. Army Command and General Staff College, Military art and Science General Studies, Kansas 2002, p,52.

(433)Muhammad Usman Askari, op.cit, p.104-105

(434) Huaigao Qi, op.cit , p.229-230.

ان للامم المتحدة الدور البارز في معالجة الصراعات الدولية بالحل السلمي، وتعد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحاروهي اتفاقية دولية تلتزم بها جميع الدول أحد ابرز الوسائل التي تستخدمها الأمم المتحدة لحل النزاعات البحرية بين الدول ومنها بحر الصين الجنوبي، ويمكن ان تأخذ الأمم المتحدة دور محكم دولي من خلال المؤسسات التي ترتبط بها منها، المحكمة الدولية لقانون البحار ومحكمة العدل الدولية، أبرز قضايا التحكيم هي كانت الدعوى التي اقامتها الفلبين ضد الصين وتمنح اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار السيطرة الحصرية على النشاط الاقتصادي البحري للدولة التي تسيطر على المنطقة الاقتصادية والتي تمتد الى 200 ميل بما في ذلك حقوق التنقيب عن النفط والغاز والاستخراج والوصول إلى مصايد الأسماك والموارد الأخرى الموجودة تحت سطح البحر وفي الحالة الخاصة لبحر الصين الجنوبي كانت هناك مشاكل في الحصول على قرارات من داخل مجلس الأمن بسبب حق النقض الفيتو للصين في الأمم المتحدة ، وبذلك فإن الصين لن تسمح بأي نوع من هذه القرارات من خلال مجلس الأمن يهدد مطالباتها الإقليمية، مما يعرقل أي نوع من القرارات التي يمكن أن يتم تمريرها ضد مصالح الصين، ولم تذعن الصين لحكم محكمة التحكيم الدائمة في القضية المرفوعة ضدها من قبل الفلبيين[435]، ويمكن الحديث اكثرعن تفاصيل الموضوع، ففي 12 يوليو 2016 قضت محكمة الجزاء الدولية في لاهاي بأن ادعاءات الصين بشأن الحقوق التاريخية ليس لها أساس قانوني، وان أنشطتها داخل المنطقة الاقتصادية الخاصة للفلبين مثل الصيد وبناء الجزر الاصطناعية التي تضر بالبيئة تشكل انتهاكاَ لسيادة الفلبيين، وكان رد الفعل الصيني على ذلك هو تجاهل الأمر تمامًا كما لو أن عدم الاعتراف بالقضية سيؤدي إلى نزع الشرعية عنها، وتجدر الإشارة الى ان المحكمة قد حكمت لصالح الفلبيين في جميع القضايا المقدمة رافضة بذلك المطالبات الصينية في بحر الصيني الجنوبي، وقضت المحكمة بأن جميع الأراضي في جزرسبراتلي المتنازع عليها هي شعاب مرجانية أوصخوروليست جزر وبموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحارلا يمكن المطالبة بالمجال الجوي والمياه المحيطة بالشعاب المرجانية والصخور وقد أدى تصنيف الظواهر الموجودة في جزرسبراتلي على أنها أقل من جزر حتى لا يتم استخدامها في أي مطالبات تتعلق بالمنطقة الاقتصادية الخاصة التي تبلغ مساحتها 200 ميل بحري، ان إعلان المحكمة ان الظواهر الجغرافية في سبراتلي ليست سوى شعاب مرجانية أو صخور سيقلل من المطالبات الصينية، وحسب وجهة نظر الباحثين ان ذلك اجبر الصين على قبول اقتراح الفلبين بإنشاء محمية بحرية حول المياه الضحلة في سكاربورو والاستغلال المشترك لموارد بحر

(435)Ian Birdwell, Samantha Taherian, Expansionism, Projecting Power and Territorial Disputes: The South China Sea, Issue Brief ODU UN Day 2020, Issue Brief Security Council, OLD Dominion university, Virginia, 2020,p.6-7.

الصين الجنوبي، وبعد أيام من صدور الحكم عملت الصين على زيادة أنشطتها في انشاء بنية تحتية عسكرية على الجزر الخاضعة لسيطرتها في بحر الصين الجنوبي وقد أوضحت الصين أنه لا يوجد نص في القانون الدولي يلزم بتنفيذ الاحكام الصادرة وبعد ذلك قامت السفن العسكرية وغير العسكرية الصينية بتكثيف انشطتها من اجل تعزيز سيطرتها على المنطقة[436]، ولأهمية هذا الموضع سيتم الحديث بشكل مفصل عن الإجراءات الصينية في بحر الصين الجنوبي.

4.الإجراءات الصينية في بحر الصين (بناء الجزر الاصطناعية) :

عملت الصين على القيام بأعمال استصلاحية في بحر الصين وذلك من اجل عدة اهداف للمشروع منها تعزيز مطالبات السيادة، وتحسين الظروف المعيشية للسكان المحليين، والمساهمة في أمن الملاحة الدولية، وتعزيز إبراز القوة العسكرية الصينية.

وقد أكد العديد من الدبلوماسين والمتحدثين الرسمين الصينيون بشكل قاطع أن الغرض الرئيس من استصلاح الأراضي وبناء المنشآت هو للاستخدام المدني، وقد أوضح ليو زينمين ، نائب وزير الخارجية الصيني، أن أغراض الاستصلاح متعددة الأبعاد ، لكنها في الأساس لأغراض مدنية، كما ذكر أويانج يوجينج، المدير العام لإدارة الحدود وشؤون المحيطات بوزارة الخارجية ، أنها تهدف في المقام الأول لتحسين الظروف المعيشية للأفراد المتمركزين هناك، وتؤكد الصين أن الإنشاءات تساهم في مسؤولياتها الدولية، أخبر كوي تيانكاي السفيرالصيني لدى الولايات المتحدة أحد المحاورين أن "الهدف الرئيسي هو تحسين وظائف المرافق هناك لتقديم الخدمات لسفن الصين والدول المجاورة والدول الأخرى التي تبحرعبر بحر الصين الجنوبي، وستشمل هذه الخدمات أماكن لرسو السفن، والمساعدات الملاحية ، والبحث والإنقاذ ، ومراقبة الأرصاد الجوية البحرية ، وخدمة صيد الأسماك وغيرها الكثير[437].

ان استصلاح الأراضي والبناء وخاصة بناء مهابط الطائرات والموانئ ومرافق الرادار، من شأنه أن يعزز قدرات جيش التحرير الشعبي في بحر الصين الجنوبي، والتي كانت محدودة في الماضي حيث إن البناء الضخم لمهابط الطائرات سيمكن القوات الجوية لجيش التحرير الشعبي من اتخاذ إجراءات حول سبراتلي ، وبالتالي قد تكون هذه الطائرات قادرة على تغطية جميع بحر الصين الجنوبي، ويثيرهذا التوسع في الأنشطة حججًا ومخاوف بشأن إنشاء منطقة تحديد دفاع جوي جديدة في بحر الصين الجنوبي ، وفي العام 2014، اقترح ممثلون غير عسكريون إنشاء منطقة

(436)Abhijit Singh, Arbitration on the South China Sea - Implications for Maritime-Asia,in Line in Abhijit Singh, ed, the Waters: The South China Sea Dispute and its Implications for Asia, Observer Research Foundation, New Delhi, 2017, p.2-4.

(437)Shinji Yamaguchi, Strategies of China’s Maritime Actors in the South China Sea A Coordinated Plan under the Leadership of Xi Jinping?, China Perspectives, Issue.3, French Centre for Research on Contemporary China, Hong Kong , 2016, p.28.

دفاع جوي، ولم تنف وزارة الدفاع هذا الاحتمال، اضافةً الى ذلك من الممكن أن يكون لبناء مهابط الطائرات وتعزيز قدرة القوات الجوية الصينية آثار تتجاوز بحر الصين الجنوبي، وفقًا لبعض التقاريرفقد تم تصميم مهابط الطائرات لاستخدامها من قبل قاذفة (H-6K)، وهو نوع جديد من قاذفة (H-6) مزودة بصاروخ كروز(CJ-10) جو-أرض بمدى هجوم يزيد عن 2000كم، وفي العام 2015اجرت الصين أولى المناورات للقوات الجوية في غرب المحيط الهادئ، وقد تزداد مثل هذه الأنشطة نتيجة لبناء مهابط الطائرات في بحر الصين الجنوبي، ولا يزال من غير الواضح متى تم تحديد مشاريع الاستصلاح في سبراتلي ومن الذي تم تحديده، وقد ذكرت مبادرة الشفافية البحرية في آسيا ووسائل الإعلام الأخرى أنه في صيف 2014 بدأ الاستصلاح على نطاق واسع في بعض الشعاب المرجانية، وفي يونيو 2014 ، ذكرت صحيفة (South China Morning Post) أن الصين ستوسع أكبر منشأة لها في جزر سبراتلي إلى جزيرة اصطناعية مكتملة التكوين مع مهبط طائرات وميناء بحري، وبدأت وسائل الإعلام في مراقبتها، و يبدو أن جهود استصلاح الأراضي في الصين بدأت في حوالي عام 2012 ، ولكن على نطاق وسرعة غير ملحوظة بينما ازدادت وتيرة الحجم والسرعة بشكل ملحوظ منذ عام 2014، ربما بسبب القرارات الإستراتيجية التي اتخذها تشي جينبينغ، من المحتمل أن يلعب جيش التحرير الشعبى الصينى البحري دورًا محوريًا في تنفيذ برنامج استصلاح الأراضي(438).

وتقوم مقاطعة هاينان ومدينة سانشا ببناء شبكة للمراقبة والمعلومات في بحر الصين الجنوبي، و في يوليو 2015، قامت منطقة هاينان العسكرية ببناء عشرات المواقع الاستيطانية لقوات الجيش وإنشاء شبكة معلومات استطلاعية، بينما أنشأت مدينة سانشا بؤراستيطانية معلوماتية للجيش مزودة بنظام رادار لتحديد الهوية والمراقبة لنقل المعلومات إلى التنسيق العسكري(439)

كما قامت الصين ببناء 7 جزر اصطناعية ابتداءاً من مايو 2015، في (Cuarteron Reef Mischief - Johnson Reef- Hughes Reef - Gaven Reef - Fiery Cross Reef Subi Reef -Reef) وتعد (Fiery Cross Reef-Mischief Reef) هما الأكبر من حيث المساحة التي تزيد عن (900000 م^2) لكل منهما، للعديد من الجزر الاصطناعية معدات دعم مختلفة مثل الرادار،الاتصالات والمراقبة ومهابط الطائرات العمودية والأبراج الدفاعية والمدافع المضادة للطائرات ويحتوي(Fiery Cross Reef) على مدرج بطول 3000م يسمح لأي طائرة بالهبوط على هذه الجزيرة وبالتالي يمنحها قدرات للتزود بالوقود والإمداد للوصول إلى الطرف الجنوبي لبحر الصين الجنوبي، ان هذه الجزر التي تم انشاؤها من قبل الصين في الغالب

---

(438)Shinji Yamaguchi, p.29.
(439)Ibid, p.30.

هي رمال كلسية جرفت من قاع المحيط ، وقد تم تشييد الجزر على الشعاب المرجانية المتنازع عليها في جزر سبراتلي التي تسيطر عليها الصين، وتذكر احد البحوث التي كتبها مجموعة من المهندسين الصينيين في العام 2010 الجوانب الهندسية للرمال الجيرية وتنص على "ان الرمال الجيرية تأتي من الشعاب المرجانية القديمة والأصداف وهي شائعة في الشعاب المرجانية في جزر سبراتلي وحولها"، والسبب المعلن لانشاء الصين الجزر الاصطناعية هو لتقديم الخدمات للسفن المدنية في بحر الصين الجنوبي، ولتعزيز أمن الطاقة والأمن القومي، كما تساعد هذه الجزرجيش التحرير الشعبي البحري على نشر الإمدادات والمعدات في بحر الصين الجنوبي ولحماية شحنات النفط المارة عبر بحر الصين الجنوبي أيضًا وبالتالي منع حدوث أي تهديد يأتي من خلال مضيق ملقا، إضافة الى ذلك حماية البر الرئيسي للصين، ان بناء مرافق الإمداد والدعم على الجزر الاصطناعية سيسمح لجيش التحرير البحري الشعبي في القتال بعيداً عن البرالرئيس للصين من خلال توسيع قدراتها فوق بحر الصين الجنوبي [440]، فمن خلال تحويل الشعاب المرجانية والجزر الصغيرة إلى منشآت عسكرية تعمل الصين على توسيع قدراتها العسكرية في بحر الصين الجنوبي من خلال وضع الرادارت وان جميع هذه المباني تمنح الصين القدرة على نشر قواتها، حيث ان الصين تعتبر بحر الصين الجنوبي أحد أكثر طرق التجارة ازدحامًا في العالم وإن هنالك أكثر من 5.3 تريليون دولار من الشحن البحري يمرعبره كل عام وان 1.2 تريليون دولارمن تجارة الولايات المتحدة الأمريكية تمرعبره [441].

5. الآثار العسكرية للجزر الاصطناعية في الصين :

كما تم الإشارة سابقاً بأن بناء الجزرالاصطناعية يعتبر للاغراض العسكرية بسبب وجود الرادارات والمدارج لهبوط الطائرات المقاتلة والموانئ للسفن البحرية الصينية ، ولقد اثار بناء الجزرالصينية مخاوف الولايات المتحدة وأدى ذلك إلى حدوث مواجهات عسكرية حولها، بسبب المخاوف التي أثيرت حول تهديد الصين لحرية الحركة التجارية من خلال جزرها في المياه الدولية في بحرالصين الجنوبي، واحدى هذه المواجهات كانت في العام 2015 عندما اصدر الرئيس أوباما أوامره بتحريك المدمرة (Lassen) وهي مدمرة صواريخ موجهه في الإبحار ضمن مسافة 12ميل بحري من (Subi Reef)، وهي إحدى الجزرالاصطناعية الصينية في جزر سبراتلي كان هذا الإجراء البحري الأمريكي جزءًا من بروتوكول يسمى برنامج حرية

---

(440)Aaron Holmes, Artificial Islands in the South China Sea, OSR Journal of Student Research, Vol. 4, Article 1, Illinois State University, Illinoy,2016, p.2-3.

(441) Steven Roy, The Strategic Impact of China's Artificial Islands in the South China Sea and their Influence on U.S. and China Relations, A Master Thesis, Arts in Leadership Studies, University of Southern Main,United States, 2020 , p12-14.

الملاحة والذي تم وضعه لتحدي أي محاولة من قبل الصين لتقييد حركة المرور الدولية في بحر الصين الجنوبي، وقد أكدت الصين أن جزرها الاصطناعية تمنحها السيادة على المجال الجوي فوق تلك المواقع التي تسيطرعليها في المنطقة، وفي ديسمبر 2015وكتحدي لهذه الادعاءات قامت الولايات المتحدة بارسال طائرات(B-52) للتحليق فوق جزرالصين الاصطناعية، وقد ادانت وزارة الدفاع الصينية الإجراء الأمريكي واعتبرته انتهاكا للسيادة الصينية من قانون البحار، وقد تسببت هذه التفسيرات المختلفة للقانون البحري في خلق بؤر عسكرية للتوتر بين الصين والولايات المتحدة [442].

ويرى كثيرمن الخبراء ان استمرار الصين في بناء هذه الجزر سيزيد من احتمالية نشوب صراع عسكري إقليمي، في الوقت الذي اعلنت فيه الصين على سيادتها على جميع المظاهر الجغرافية وان إجراءاتها في بحرالصين الجنوبي قانونية وتشير الى ان دولاً أخرى مثل فيتنام والفلبين وماليزيا وتايوان قاموا أيضًا باستصلاح الأراضي في المنطقة وان فيتنام الآن تسيطر على مناطق في سبراتلي اكثر من الصين وأن هنالك دول اخرى قد شيدوا مدارج لهبوط الطائرات على المناطق التي يسيطرون عليها، في مارس 2015، صرح قائد أسطول المحيط الهادئ الأمريكي هاري هاريس أن " تزايد وتيرة بناء الجزر الاصطناعية يثيرتساؤلات جدية حول النوايا الصينية وهويتعارض مع المعايير الدولية التي تؤكد على الامن والاستقرار في آسيا والمحيط الهادئ"[443].

وبالمقابل نجد انَّ الصين مستمرة في استخدام هذه الجزر من اجل التزود بالوقود من جهه والحصول على الامدادات ومواقع مهمة لقوارب الصيد والسفن البحرية الموجودة في جزيرة هاينان اوعلى طول الساحل الصيني، بالإضافة الى وجود الرادادرات والطائرات بدون طيارالمتمركزة في هذه المواقع والتي ستساعد الصين في الحفاظ على مجالها البحري الجوي وبالتالي فانَّ وجود مثل هذه المنشآت ستساعد الصين على الحفاظ على تواجد كثيف وفعال لقوارب الصيد وسفن خفر السواحل والسفن البحرية في المنطقة وفي حالة قيام الصين بإعلان منطقة دفاع جوي فوق بحر الصين الجنوبي يمكنها استخدام أحدى هذه المواقع لدعم إدارة هذه المنطقة وكذلك في حالة حدوث اعمال قتالية فيمكن انَّ تستخدم معدات التنصت وصواريخ أرض

([442])Adam W. Kohl, China’s Artificial Island Building Campaign in the South China Sea: Implications for the Reform of the United Nations Convention on the Law of the Sea, Dickinson Law Review, Issue 3, Volume 122, Pennsylvania State University , 2018, P 923-924.

(443)Ben Dolven et al, Chinese Land Reclamation in the South China Sea: Implications and Policy Options, Congressional Research Service, washinghton, 2015, p.2.

جو (SAMs) وصواريخ كروز المضادة للسفن (ASCMs) بالإضافة إلى ذلك قد تتمركز السفن البحرية الصينية (مثل زوارق هجوم مسلحة بالصواريخ من النوع 022 أو طرادات من النوع 056 أو فرقاطات من النوع 054) في أحدى هذه المواقع، في حالة حدوث نزاع مع القوات الأمريكية على الرغم من كون هذه المواقع ستتعرض للهجوم الا انَّها ستساعد على اكتساب الوقت وستقلل الجهد في أداء المهام ، ومن المحتمل انَّ تقوم الصين بتحريك دورياتها البحرية أو طائرات أواكس (نظام الانَّذار والتحكم المحمول جواً) من القواعد في سبراتلي، مما سيدعم أنشطتها اليومية والعمليات القتالية المحتملة، وفي منتدى الدفاع الدولي في الصين، أكد أحد ضباط سلاح الجو في جيش التحرير الشعبي على أهمية نظام المراقبة والاستطلاع لنجاح الخطط الصينية وقال : " لقد أصبحت الحاجة ملحة لوجود قاعدة في بحر الصين الجنوبي لدعم نظام الرادار وأنشطة جمع المعلومات الاستخبارية وان هناك حاجة لقاعدة عمليات في بحر الصين الجنوبي من أجل أمن الدولة وحماية المصالح الوطنية [444]، انَّ الوجود الصيني في بحر الصين الجنوبي هو إعادة ترتيب الجغرافية السياسية للمنطقة خاصةً في ظل المخاوف الإقليمية والدولية خاصة الولايات المتحدة الامريكية التي اكدت في العام 2015 بعد صدور استراتيجية الامن القومي الأمريكي والتي حثت جميع الأطراف على عقد الاتفاقيات على تحديد سلوكها في بحر الصين الجنوبي وذكر بمخاطر التصعيد [445]، وسيتم التطرق الى موقف الولايات المتحدة من بحر الصين الجنوبي في الصفحات القادمة، ينظر الى صورة (2) و(3) مواقع لأحد الجزر الاصطناعية الصينية وهي جونسون سوث ريف بين عامي 2014 و 2017 حسب تقريرمبادرة آسيا للشفافية.

[444]Ben Dolven et al,op.cit, p.8-10.

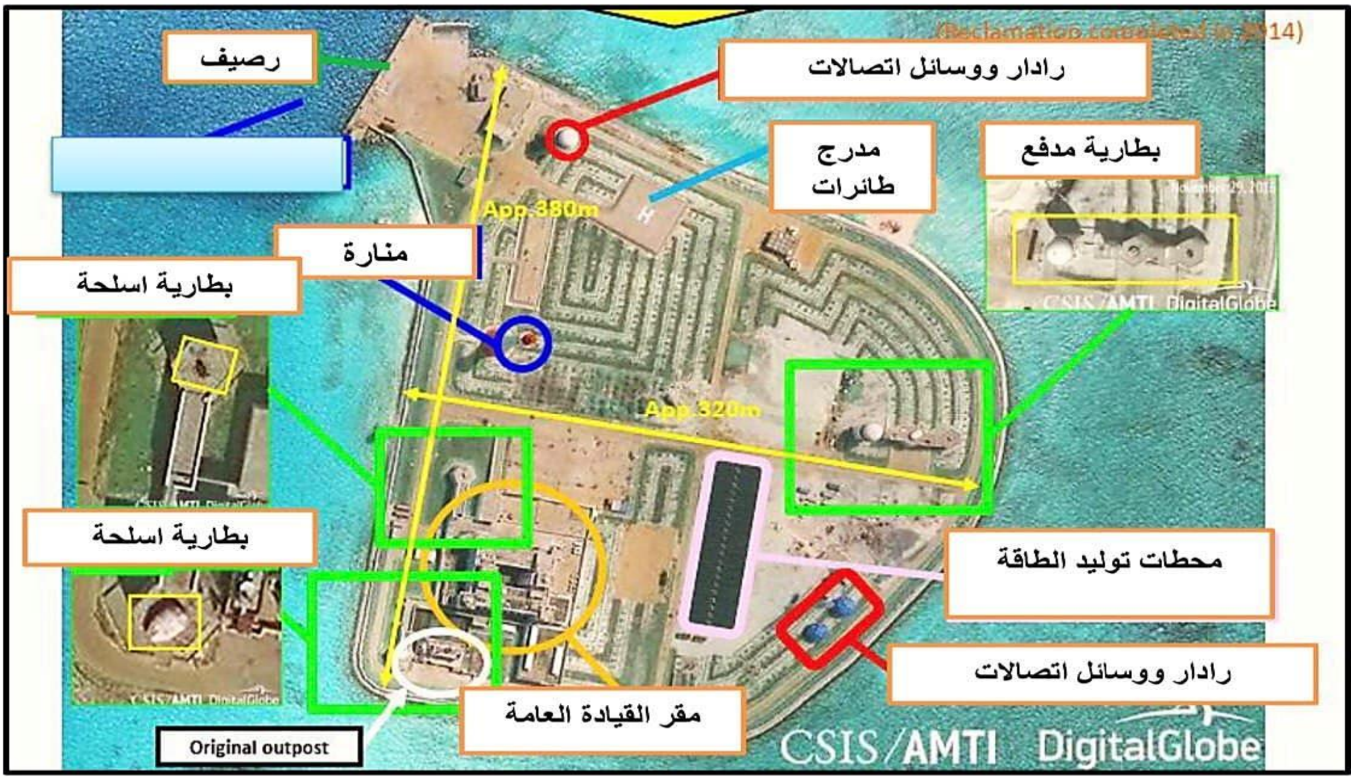
[445]Swaran Singh and LilianYamamoto, Spectre of China's artificial islands, Indian defence Review, Vol. 30, India, 2015, p.3.

صورة (2) جونسون سوث ريف (2014تموز)



Source: Asia Maritime Transparency Initiative, https://amti.csis.org/johnson-reef/

صورة (3) جونسون سوث ريف في 2017.



المصدر من عمل الباحثة اعتماداً على :

Japan Ministry of Defense, China's Activities in the South China Sea China's development activities on the features and trends in related countries, (Report), March 2021, p.5.

6.البعد البيئي لوجود الجزر الاصطناعية :

احد الابعاد البيئية المهمة والتي لها تأثير كبير على الحياة البحرية في بحر الصين الجنوبي هو بناء الجزرالاصطناعية والتي اثرت بشكل مباشرعلى مساحات كبيرة من الشعاب المرجانية والتي طمرت بسبب قيام الصين بترسيب الرمال والحصى على مسافة تقدر بحوالي 13 كم2 من الشعاب المرجانية التي تسيطرعليها، ويرى أستاذ علم المحيطات البيولوجي والاستشعارعن بعد في كلية علوم البحار في جامعة جنوب فلوريدا فرانك إي مولر- كارجر، لصحيفة نيويورك تايمز (أنه في عملية بناء الجزر، يمكن ان تتسرب هذه المواد الموجودة على الشعاب المرجانية الى البحر وبالتالي تشكل خطر على الحياة البحرية ويمكن ايضاً ان تتحد مع مخلفات السفن والمرافق السياحية التي يتم بناؤها وبالتالي يصبح الخطر اكبر)[446]، وتؤثر الحفارات بشكل كبير على الشعاب المرجانية مما قد يتسبب في مشاكل مثل خفض معدلات نمو المرجان، وتقلل من تكاثر المرجان وزيادة قابلية المرجان للإصابة بالأمراض ومع ذلك لم تعترف الحكومة الصينية بحدوث عمليات تجريف في الشعاب المرجانية وتكشف صور الأقمار الصناعية عن وجود آثار تسبب بها الصيادون الصينيون خلال السنوات الماضية على أنواع من الشعاب والمحار المهددة بالانقراض، على الرغم من انَّ المعلومات حول مدى الضرر البيئي الناتج عن عمليات التجريف واستصلاح الأراضي محدودة، إلا انَّ أنشطة بناء الجزر الصينية في جزر سبراتلي بالتأكيد انها قد اثرت بشكل سلبي على مصائد الأسماك في مواقع الاستصلاح ويمكن انَّ يؤثر الضرر سلبًا ايضاً على صحة مصائد الأسماك في المناطق الساحلية لبحر الصين الجنوبي، بسبب الاعتقاد السائد بانَّ الشعاب المرجانية في جزرسبراتلي لها دورفي تجديد مخزون الأسماك المستنفد في المناطق الساحلية لبحر الصين الجنوبي، ومن المحتمل ان وجود الجزرالاصطناعية ستؤدي إلى زيادة الصيد الصيني في المياه المحيطة، مما سيؤدي إلى الضغط على مصائد الأسماك في تلك المناطق، وقد اكد ذلك متحدث باسم وزارة الخارجية الصينية في تصريح له في العام 2015، قال انَّ هذه الجزر لها وظيفة أخرى في انَّها ستدعم (إنتاج مصائد الأسماك والوظائف المرتبطة بها)، وسيزيد نشاط الصيد الصيني المتزايد في هذه المياه من خطر حدوث التصادم بين قوارب الصيد الصينية وقوارب الصيد الخاصة بالدول الأخرى

([446])Matthew Southerland, China's Island Building in the South China Sea: Damage to the Marine Environment, Implications and International Law, (Report), U.S.-China Economic and Security Review Commission staff research, Washington, 2016, p.3.

المطلة على بحر الصين وهنالك الكثير من الحالات للتصادم بين القوارب الصينية والدول الأخرى وكما تم ذكره سابقاً [447].

ثانياً: التنافس على بحر الصين الشرقي :

واحدة من ابرز قضايا التنافس الإقليمي بين الصين واليابان، هو التنافس على السيادة في جزر دياويو / سينكاكو والحقوق البحرية في بحر الصين الشرقي، وتطالب اليابان بالجزربينما تستند مطالبات الصين على أسس تاريخية وانها هي قد اكتشفتها أولاً منذ القرن الرابع عشر ويدعي الكتاب الأبيض حول "دياويو داو" لعام 2012 انها جزء لا يتجزأ من الأراضي الصينية وهي ترتبط بالصين من جميع النواحي التاريخية والجغرافية والقانونية وكذلك الحال مع تايوان[448]

اما من الناحية الجغرافية، تقع جزر سينكاكو / دياويو في بحر الصين الشرقي، على بعد حوالي 120 ميلًا بحريًا (222 كم) جنوب غرب أوكيناوا و120 ميلًا بحريًا شرق مقاطعة فوجيان في الصين ينظر الى خريطة (34)، وتقول اليابان ان جزرسينكاكو تقع ضمن المنطقة الاقتصادية الخاصة لليابان وبالتالي هي تحت سيادة اليابان[449]، وتجدرالإشارة الى انَّ الجزركانت تحت سيطرة الإدارة المدنية الأمريكية لجزر ريوكيو من العام 1950 إلى 1972، التي تم اعتبارها جزءًا من أوكيناوا، وكانت القوات الجوية الأمريكية تدفع إيجارًا للمالك من اجل استخدامها لممارسة انَّشطتها في تلك الفترة وعندما أعيدت أوكيناوا إلى اليابان في العام 1972 تم نقل السيطرة الإدارية على الجزر إلى اليابان، وبعدها احتجت الصين على إدراج جزر دياويو-سينكاكو في اتفاقية عودة أوكيناوا لعام 1971، بعدها عملت اليابان على تطبيع العلاقات مع الصين، وفي العام 1985، قامت الشركة الوطنية الصينية للنفط البحري والشركة اليابانية اورما مشروع تطوير مشترك ، لكن الخلافات قد تجددت مرة أخرى في العام 2003 على التنقيب على حقول النفط في المناطق المتنازع عليها وبعدها دعت الصين اليابان للانضمام إلى المشروع ، الا انَّ وزارة الاقتصاد والتجارة والصناعة اليابانية رفضت العرض مما أدى الى تصاعد الصراع حول التنقيب، واستمر الوضع في التدهور بسبب الاجراءات الاستفزازية التي اتخذها

---

(447)Matthew Southerland, op.cit, p5-7

(448)Amrita Jash, China's Japan Challenge: Regional Ambitions and Geopolitics of East Asia, in M.S. Prathibha, ed, East Asia Strategic Review China's Rising Strategic Ambitions in Asia, First Published in 2018, Institute for Defence Studies and Analyses, New Delhi, 2018 , p. 28.

(449)Wrenn Yennie Lindgren, Petter Y. Lindgren, Identity Politics and the East China Sea: China as Japan's Other, Asian Politics & Policy, Vol.9, N0.3, United States, 2017, p.283.

الجانبان[450]، انَّ الصراع قد تصدر واجهة الاحداث في العام 1992بعد مطالبة الصين في حقوقها البحرية في بحر الصين الشرقي اضافةً للجزر، ومنذ ذلك الوقت، وقعت سلسلة من الاحداث أدت الى تصعيد النزاع [451]،ومن اهم هذه الحوادث التي وقعت في العام 2010 عندما اصطدم قارب صيد صيني بسفينة خفر السواحل الياباني داخل المياه الإقليمية لسنكاكو / دياويو.

وادت هذه الحادثة الى تقديم الصين واليابان مذكرات احتجاج على اعتبار انَّه خرق للسيادة خاصةً وانَّه تم احتجاز طاقم القارب الصيني ولم تكتف اليابان بذلك بل أرسلت دوريات من الزوارق إلى الجزر لتأكيد مطالبتها بالسيادة عليها، وردت الصين على ذلك بانَّها الغت جميع الاجتماعات بين المسؤولين الصينيين حتى انَّ هو جينتاو رفض الاجتماع مع رئيس الوزراء الياباني كان ناوتو في الجمعية العامة للأمم المتحدة، إضافة الى الغاء الرحلات السياحية الى اليابان وانَّهم سيتخذون المزيد من الإجراءات اذا لم يتم الافراج عن قبطان قارب الصيد دون قيد او شرط ، بعدها أعلنت الصين عن القاءها القبض على أربعة مواطنين يابانيين بتهمة التجسس بسبب محاولاتهم في دخول منطقة عسكرية، في الوقت نفسه التزم الجانب الأمريكي موقف اليابان بعد لقاءات المسؤولين من الدولتين الذين اكدوا انَّ المعاهدة الأمنية الأمريكية اليابانية تغطي جزيرة سينكاكو\ دياويو، بعد هذه الحادثة تم اطلاق سراح قبطان القارب الصيني وعاد إلى الصين [452]،لقد كانت هذه الحادثة مقدمة لحوادث اكبر في بحر الصين الشرقي وبالتالي تصاعد حدة النزاعات بين الصين واليابان وبعد سنتين من هذه الحادثة في خريف العام 2012 ، كشف حاكم طوكيو إيشيهارا شينتارو عن خطته لشراء جزيرتين من أصحابها، وبعدها قررت الحكومة شراء الجزر مما أدى الى تصعيد الخلافات في الدولتين، وفي العام 2013، أعلنت الصين عن قيامها بتحديد منطقة الدفاع الجوي والتي امتدت إلى جزر سينكاكو وتداخلت بشكل كبير مع اليابان وكوريا الجنوبية والمناطق الصناعية المأهولة في تايوان، وكان الرد من قبل المجتمع الدولي على هذه الخطوة الصينية على انها (محاولة للاخلال في التوازن السياسي) انَّ النزاع على هذه الجزر ويلقي بظلاله على العلاقات الثنائية للدولتين[453].

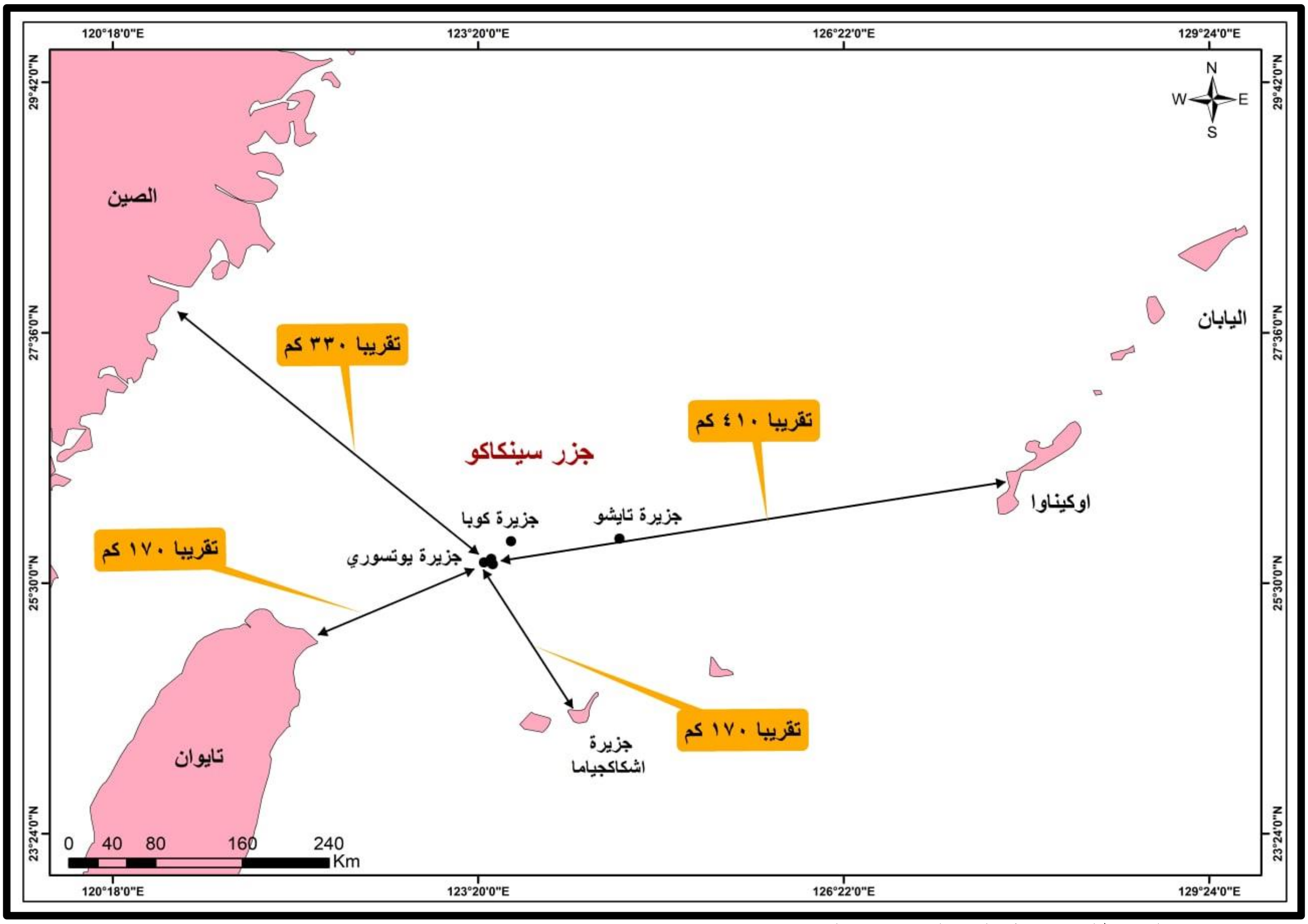
(450)Kathreen Kittle Mcauliffe, The East China Sea Dispute in Japanese Politics, A master Thesis, Nterdisciplinary Studies Program: Asian Studies and the Graduate School of the University of Oregon,United states 2015 , p.

(451)Wrenn Yennie Lindgren, Petter Y. Lindgren, op.cit, p.283.

(452)Antoine Roth, Conflict Dynamics in Sino-Japanese Relations: The Case of the Senkaku/Diaoyu Islands Dispute,Master thesis, The Elliot School of International Affairsof, The George Washington University, 2013,Washington, p.55-56.

(453)Wrenn Yennie Lindgren and Petter Y. Lindgren, op.cit, p.283.

خريطة (34) الموقع الاستراتيجي لجزر سينكاكو\ ديايو.



الخريطة من عمل الباحثة اعتمادا على :

Krzysztof załęsKi, zdzisław Śliwa, China – Japan Inlands Disputes as The Challenge in Evolving Security Environment, Securty and Geopolitics, Volume. 3 No. 2, WSB University Dąbrowa Górnicza, Estonia, 2019, p.39

ويرى بعض الباحثين بانَّ الإجراءات الصينية في جزر سينكاكو / دياويو، هي محاولة لزعزعة الوجود الياباني وتعزيز الوجود الصيني في المنطقة البحرية المتنازع عليها بأكملها ، من خلال تكثيف الدوريات العسكرية والمدنية إضافة الى استخدام الغطاء الجوي وبالتالي فأنَّ جيش التحرير الشعبي البحري اصبح جهة فاعلة ومؤثرة وهو ما تسعى الاستراتيجية الصينية له، أنَّ السياسة الصينية في بحر الصين الشرقي على حد وصف الباحثين هي سياسة مشابهه للسياسة في بحر الصين الجنوبي والتي تقوم على المواجهة المفتوحة التي تتحمل المخاطر من اجل تحقيق مكاسب إقليمية[454]، ومن وجهة نظر الباحثين الصينين أنَّ على الحكومة الصينية استخدام الأنَّظمة البحرية ذاتية التشغيل في النزاعات الإقليمية البحرية، ففي في 9أيلول 2013 نشرت الصين طائرة بدون طيارغير مسلحة من نوع(BZK-005) فوق جزرسينكاكو/

([454])Sébastien Colin, Special feature China’s Policy in the China Seas: Sovereignty, Security, and Cooperation, China perspectives, No.3, China, 2016, p.9

دياويـو وردت اليابـان علــى ذلـك بنشر الطائرات المقاتلة واعلـن وزيـر الدفـاع الياباني أن اليابان ســتقوم بإطــلاق النـــار علـــى الطائرات بـدون طيـار التي تخترق المجال الجـوي الياباني وردا علـى تصريحات آبـي، صرح المتحدث باسم وزارة الدفـاع الوطني الصينية أن الصين ســتعتبر إطــلاق النـار على أي طائرة بـدون طيـار صينية بمثابة "إعـلان للحـرب" وقال محذرا "ستتخذ الصيـن إجراءات حازمة للرد" إن قامت اليابـان بذلـك[455].

أما الحقوق البحرية في بحر الصين الشرقي، فيدور الخلاف حول ترسيم الحدود البحرية والتفسيرات المختلفة لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في بحر الصين الشرقي ، مما أدى إلى تصادمها حول المناطق الاقتصادية الخالصة المتداخلة بين الصين واليابان،وتقول الصين بأن منطقتها تمتد إلى حافة الجرف القاري، بينما تقول اليابان إنها يجب أن تتوقف عند نقطة المنتصف بين الدولتين، وكما تم ذكره سابقاً فإن الصين قامت بعسكرة المنطقة من خلال نشر سفن خفر السواحل الصينية والفرقاطات البحرية المسلحة في المنطقة القريبة من جزر دياويو / سينكاكو المتنازع عليها بالإضافة إلى الغارات التي تشنها الطائرات بدون طيار في المجال الجوي الياباني، ترد اليابان من خلال زيادة وجود الأسطول وزيادة جمع المعلومات الاستخبارية والاستطلاع من خلال منشآتها الرادارية وما إلى ذلك، وقد ساهمت هذه الاستعراضات العسكرية من قبل بكين وطوكيو في عدم الاستقرار الإقليمي[456]، وتجدر الإشارة الى ان وجود الثروات المعدنية في بحر الصين الشرقي التي تصل الى 160 مليار برميل من النفط، وخزين كبيرمن الغازالطبيعي، وكما تم الإشارة في الفصول السابقة عن الإمكانيات الطبيعية غير المكتشفة لهذا البحرالواقع بالقرب من الأسواق الكبيرة، هو السبب الرئيس في حدوث النزاع بسبب تزايد اعتماد الدولتين على النفط والغاز في تمويل مشاريعهم الصناعية ، وبسبب مطالب الدول المطلة فإن عملية الاستثمار ظلت مقيدة لعقود من قبل الصين واليابان وتايوان، ويحتوي حوض أوكيناوا أيضًا على موارد كبيرة من الكبريتيدات المعدنية الغنية بالنحاس والزنك والنيكل والذهب والفضة، يعد حوض شيهو / أوكيناوا في المياه العميقة أيضًا وهومصدرًا للغاز الطبيعي الذي يمكن أن يساعد في تلبية الطلب المحلي حرص كلاهما على استخراج الموارد الهيدروكربونية من بحر الصين الشرقي للمساعدة في تلبية الطلب[457]، ومن الجدير بالذكر، انه في العام 1968

---

(455) مايكل إس تشايس واخرون ، الاتجاهات المستجدة في تطوير الصين للأنظمة ذاتية التشغيل ، مركز سياسـات الاستخبارات التابـع لمعهـد أبحـاث للدفـاع الوطنـي التابع لمؤسسة راند ، كاليفورنيا ، 2015 ،ص5 .

(456)Amrita Jash, op.cit, p.28.

(457)Mark J. Valencia, The East China Sea Disputes: History, Status, and Ways Forward, The Johns Hopkins University Press, Asian Perspective, Vol.38, No.2, United States, 2014, p.185.

نشرت لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لآسيا ولجنة الشرق الأقصى لتنسيق التنقيب المشترك عن الموارد المعدنية في المناطق البحرية الآسيوية تقريرها الذي اكدت فيه وجود رواسب كبيرة من الموارد الهيدروكربونية بالقرب من الجزر، أثيرت مسألة السيادة على المنطقة لأول مرة من قبل الصين في أغسطس 1970 عندما أقرت قانون التنقيب في المنطقة [458]، وفيما يخص وجهات النظر المختلفة حول التقسيم فقد كانت الصين قريبة من الخط المتساوي البعد بين المناطق غير المتنازع عليها في كلا الدولتين، بينما أعلنت اليابان أن الخط متساوي الأبعاد هو الحد، تنتج الصين الغاز من حقل (Chunxiao) الواقع على جانبها من هذا الخط، وقد احتجت اليابان على عمليات الحفر لأنها تخشى أن تسحب الصين الغاز من جانبها من الحدود ، بينما تفكر اليابان في بالتنقيب في الجانب الياباني على النفط، وقد قوبل ذلك باحتجاجات شديدة من قبل الصين، مما يزيد ذلك من تعقيد الاوضاع الجغرافية والسياسية في بحر الصين الشرقي [459].

وفيما يخص الجوانب القانونية، ووفقًا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، فإن ليس لجزر ديايو جرف قاري أومنطقة اقتصادية خالصة ، وبالتالي لا ينبغي أن يكون لها تأثير بشأن ترسيم الحدود في بحر الصين الشرقي، وتصر اليابان على ان الجزر صالحة للسكن ويمكن أن تحافظ على الحياة الاقتصادية الخاصة وبالتالي لها الحق في امتلاك جرف قاري ومنطقة اقتصادية خاصة ، ومع ذلك تتداخل المطالب في تقسيم الجرف القاري في بحر الصين الشرقي بين الصين واليابان وكوريا الجنوبية ، ويستشهد الطرفان بمبادئ مختلفة من القانون الدولي لدعم مطالبهم ، وترى الصين بان بحر الصين الشرقي هو الامتداد الطبيعي للجرف القاري الصيني ، وبالتالي فهو يخضع لسلطة الصين، وتستخدم تايوان وكوريا الجنوبية نفس المبدأ للمطالبة بحقوقهم في بحر الصين الشرقي، وترى الصين بانه يجب الاتفاق من اجل ترسيم الحدود ويتم على اساس حقوق الملكية الأسبقية على مبدأ خط متساوي الأبعاد، بينما ترى كوريا الجنوبية ان بسبب وجود حوض أوكيناوا يصعب تطبيق مبدأ الخط ، ووفقًا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار تتمتع الدولة بحقوق سيادية على الموارد الحية وغير الحية للمياه وقاع البحر وتربته التحتية داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة التابعة لها، كما سيتم ترسيم الحدود بالاتفاق بما يتوافق مع قواعد القانون الدولي ذات الصلة من قبل جميع الدول باستثناء تايوان لانها ليست طرف في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ومع ذلك توجد الكثيرمن المشاكل بسبب المواقف المختلفة من الخط الاساس، وينبع موقف اليابان من كونها تمتلك جزر(DanjoGunto)، وبالتالي فهي تطالب بالمنطقة الاقتصادية الخاصة الممتدة من تلك الجزر إلى خط متساوي البعد بين كوريا الجنوبية

(458)Katheen Kittle Mcauliffe, op.cit, p.2.
(459)Mark J. Valencia, op.cit, p.185.

ودانجو جونتو،لا تعارض كوريا الجنوبية في ملكية اليابان لـ جزر(Danjo Gunto)، لكن موقفها هو أن هذه الجزر اليابانية تقع على الجرف القاري لكوريا الجنوبية وبالتالي يجب استبعادها عند رسم حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة، تستخدم اليابان أيضًا جزر ديايو\سينكاكو كأساس لمطالبتها بالمنطقة الاقتصادية الخاصة [460]، ووفقًا لاراء بعض الباحثين اذا ترك القرار لمحكمة العدل الدولية في حل النزاع فمن المحتمل أن تكون الحدود البحرية ما بين الخط المتوسط وخط المنطقة الاقتصادية الخاصة للصين، ولطالما كان الخط الساحلي هو المعيار فإن قضية ترسيم الحدود أكثر تعقيدًا بسبب مطالبات كوريا الجنوبية في بعض المناطق في بحر الصين الشرقي وانها لم تتفق بعد مع الصين بشأن ترسيم حدودها البحرية ، في حين انها أبرمت اتفاقًا مع اليابان[461]، ومع ذلك كله أستمرت الصين في عمليات التنقيب وتنمية الموارد ، ففي العام 2015 احتجت اليابان على قيام الصين بتشييد 12 مبنى شرعت ببناءها منذ العام 2013، وكانت هذه المباني قريبة من الخط المتوسط على الجانب الصيني في مناطق غير متنازع عليها وقد دعت اليابان الصين إلى وقف أنشطتها خشية أن تسحب الغاز من جانب اليابان خاصةً وان حقول الغاز قريبة من الخط الوسط [462] .

ويمكن تحليل الموضوع من وجهة نظر استراتيجية فإن محاولات الصين في تعزيز موقعها بان تصبح قوة بحرية وكما تم ذكره سابقاً وبالتالي هي تعيد تنظيم موقعها العسكري وتؤكد عقيدتها العسكرية على حرية الحركة عبر سلاسل الجزر التي تمتد بالقرب من ساحلها الشرقي الذي تتواجد فيه القواعد العسكرية الامريكية سواءاً كانت في اليابان او الفلبيين او كوريا الجنوبية وجزر المحيط الهادئ، وبالتالي فإن وجود قوة بحرية قادرة على تحدي الهيمنة الأمريكية في غرب المحيط الهادئ، فمنذ عام 2008 ، كانت السفن البحرية الصينية تبحر بشكل قانوني بين المضائق بين الجزراليابانية من اجل الوصول إلى المحيط الهادئ المفتوح، وتراقب اليابان التحركات الصينية بحذر، وتقوم بنشر بطاريات صواريخ مضادة للسفن ومضادة للطائرات على جزرها الجنوبية الغربية، تعتبر اليابان التدريبات العسكرية الصينية في أعالي البحار أهدافًا مشروعة لها، وترى انه يجب على الصين ان تفتح الباب للمشاركة فيها [463].

---

(460)Mark J. Valencia, op.cit, p.187-188.

(461)Reinhard Drifte, Japanese-Chinese territorial disputes in the East China Sea – between military confrontation and economic cooperation, Working paper, No.24, Asia Research Centre, London 2008, p.9.

(462)International Crisis Group, East China Sea: Preventing Clashes from Becoming Crises, Asia Report No. 280, Belgium, 2016, p. 12.

(463)Miramelinda Badri Arribas-Douglas, China's Response to Disputes in the South China and East China Seas, Master Thesis, Political Science The University of Toledo,United States, 2015, p.5.

ان الموقع الجغرافي الاستراتيجي الذي تملكه هذه الجزر هي التي تدفع الدول الثلاثة للمطالبة بها وان السيطرة عليها تعني ان تكون التهديدات بعيدة عن الحدود الداخلية وبالتالي فإن ذلك سيسمح بنشر القواعد العسكرية ويقول رئيس مؤسسة طوكيو(Akiyama Masahiro)"أنه اذا فقدت اليابان السيادة فوق جزر سينكاكو، فان الصين ستحصل على قدر كبير من الحرية لأنشطتها البحرية في هذه المياه، وهو ما سيعرض البحرية اليابانية لقيود كبيرة على أنشطتها وان التأثير سيكون كبيرعلى الولايات المتحدة حليفة اليابان"[464]، وعندما أنشأت الصين منطقة الدفاع الجوي في العام 2013 وكما تم ذكر ذلك سابقاً، ينظر الى خريطة (35) والذي ادانته العديد من الدول مثل اليابان وكوريا الجنوبية[*] وتايوان والولايات المتحدة الأمريكية، فقد صرح وزير الخارجية الياباني بأن "إنشاء مثل هذا المجال الجوي من جانب واحد يؤدي إلى تصعيد الأوضاع المحيطة بجزر سينكاكو وانه ينطوي على مخاطر كبيرة ويؤدي الى حدوث أمور غير متوقعة " ولم تعترف الولايات المتحدة بمنطقة الدفاع الجوي التي فرضتها الصين وبعد يومين من الإعلان عنها قامت قاذفات القنابل B-52 برحلة جوية فوق هذه المناطق، أثارت منطقة الدفاع الجوي الصينية غضب كوريا الجنوبية حيث هنالك مناطق متنازع عليها من قبل الدولتين وهي جزيرة ليودو وان هذه المنطقة ترتبط بالمنطقة الاقتصادية لكوريا الجنوبية ويجب حمايتها لأنها "مهمة من الناحية الاستراتيجية"، وتحافظ الدولتان على الموقف الثابت للسياسة المحلية والدولية ، وتتعامل الولايات المتحدة مع جزر دياويو / سينكاكو على انها منطقة تديرها اليابان وجزء لا يتجزأ من معاهدة الأمن اليابانية، وفي سبتمبر 2015، وافق مجلس الشيوخ بالبرلمان الياباني على مشاريع قوانين أمنية تسمح لقواتها بان تخوض المعارك من اجل حماية حلفاءها مثل الولايات المتحدة حتى لو لم يكن هناك تهديد مباشر لليابان شرط ان حدوث نزاع يمكن أن يشكل خطرًا على اليابان، ولا يوجد خيار آخر متبقي باستثناء استخدام القوات المسلحة واستخدام القوة يجب أن يكون محدودًا إلى الحد الأدنى وقد عبرت كوريا الجنوبية عن قلقها بشأن تحرك اليابان للسماح لقواتها بالقتال في الخارج وهو خرق للاتفاقيات التي وضعت بعد الحرب العالمية الثانية، قائلة (لن يسمح للقوات اليابانية من الدخول إلى شبه الجزيرة الكورية دون موافقتها)، وهذا ما يعيد لكوريا الجنوبية الذاكرة التاريخية عندما كانت شبه الجزيرة الكورية تخضع لولايتها القضائية، وان الحقيقة التي زادت من حدة التوتر كانت التجربة البحرية لحاملة طائرات

---

(464)Krzysztof załęsKi, zdzisław Śliwa, China – Japan Inlands Disputes as The Challenge in Evolving Security Environment, Securty and Geopolitics, Volume. 3 No. 2, WSB University Dąbrowa Górnicza, Estonia, 2019 , p.39-41.

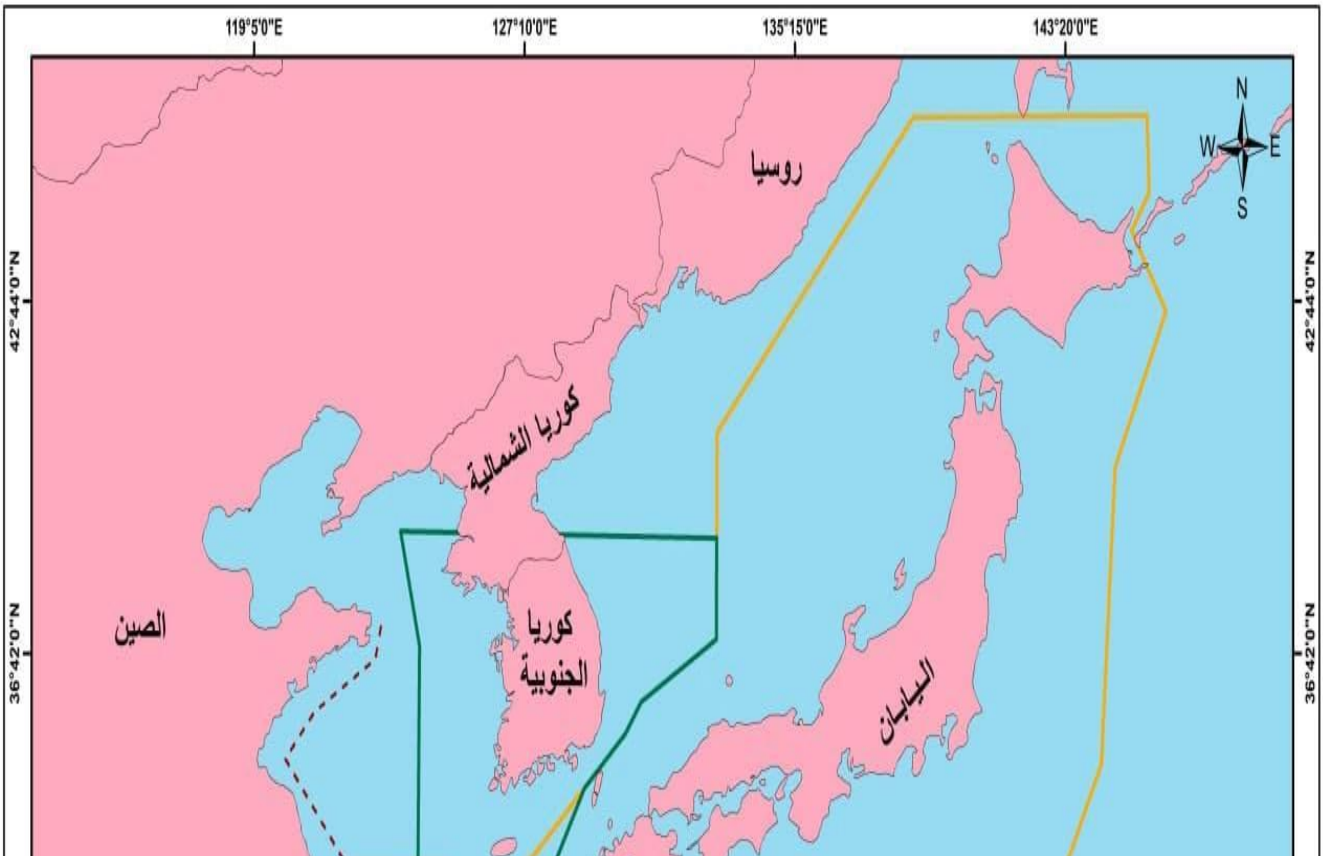
(*) توسعت منطقة الدفاع الجوي لكوريا الجنوبية في ديسمبر 2013 ، أي بعد أسبوعين من إقامة الصين لمنطقة الدفاع الجوي الخاص بها ، وتغطي منطقة الدفاع الجوي لكوريا الجنوبية جزر ليودو التي تطالب بها كلا الدولتين وكما هو موضح في الخريطة .

الهليكوبتر Izumo (DDH 183 (JS كونها أكبر سفينة بحرية يابانية منذ الحرب العالمية الثانية وقد أدانت وزارة الدفاع الصينية قائلةً ، أن (هذا الاتجاه يستحق يقظة عالية من قبل جيران اليابان الآسيويين والمجتمع الدولي وعلى اليابان أن تتعلم من التاريخ ، وتلتزم بسياستها في الدفاع عن النفس وتلتزم بوعدها باتخاذ طريق التنمية السلمية)، وبالتالي من المرجح أن تكون الصين أكثرقلقًا بشأن تعزيز القدرات اليابانية على كبح القوة البحرية الصينية في المحيط الدفاعي البحري لليابان، وبدلاً من احتمال إبراز قوتها العسكرية على البر الرئيسي الصيني، ان كلا الطرفين لايزالون غيرمستعدين للمواجهة المفتوحة، لاسباب كثيرة منها الضغط الدولي، ومخاوف السكان المحليين ،والمصالح الاقتصادية[465] .

وختاماً يمكن القول بأن سياسة الصين في بحر الصين الشرقي هي مشابهه الى حد كبير لسياستها في بحر الصين الجنوبي، والهدف من ذلك كما تم ذكره مسبقاً هو تحقيق التفوق العسكري وتحقيق الوجود المادي في المناطق الاستراتيجية من المحيط الهادئ وان ذلك سيساعد الصين في الدفاع عن أراضيها في حالة تعرض مصالحها للخطر خاصةً وانها محيطة بدول تستضيف قوات أمريكية على أراضيها، وبعد ان تم الحديث عن اهم المشكلات البحرية في المحيط الهادئ لا بد من الحديث عن مواقف الدول الإقليمية من استراتيجية الصين البحرية .

([465]) Krzysztof załęsKi, zdzisław Śliwa, op.cit, p.43.

خريطة (35) مناطق الدفاع الجوي الخاصة بالصين واليابان وكوريا الجنوبية .



الخريطة من عمل الباحثة اعتمادا على :

International Crisis Group, East China Sea: Preventing Clashes from Becoming Crises, Asia Report No. 280, Belgium, 2016, p.22.

المبحث الثاني : التنافس الإقليمي للأستراتيجية الصينية .

اولاً : الموقف الهندي من الاستراتيجية الصينية :

تعتبر الصين والهند من اكبر القوى الاقتصادية والعسكرية في اسيا إضافة الى قوتهما البشرية المتمثلة بالسكان حيث يمثلان مجتمعين ثلث سكان العالم ، وهما لاعبان استراتيجيان اساسيان في شرق وجنوب شرق آسيا ولديهما طموحات في ان يكونا قوى عظمى، وان تأثير السياسة الصينية كبير في جنوب آسيا بسبب الحدود المشتركة مع دول جنوب آسيا الخمس الهند ونيبال وباكستان وبوتان وأفغانستان، ومرت العلاقات الصينية – الهندية بفترات من انعدام الثقة بسبب الخلافات السياسية بين الجارتين ، وفي احياناً أخرى تمر بفترات من التعاون والسلام، ان سياسة الصين في هذه المنطقة متعددة الابعاد حيث تشمل العلاقات السياسية والأمنية والتعاون الأقتصادي (466)، ويتنافس كلا الدولتين على الموارد والأسواق غير المستغلة مما يزيد من تعقد العلاقات لان كلا الدولتين لديهما اقتصاد قوي، ومع اطلاق مبادرة الحزام والطريق، تحاول كلتا الدولتين ان تضع استراتيجية للهيمنة على المحيطات وان هذه المنافسة بين القوتين الآسيويتين في الواقع الجغرافي السياسي المتغير قد أدت إلى الاستثمار في شبكات البنية التحتية الإقليمية والتي أدت في النهاية الى تصاعد التوترات بين الجارتين التي تسعى كل واحدة منهما الى فرض استراتيجية تطوق من خلالها الأخرى، او ما تعرف (بنظرية الحصار الاستراتيجي) والتي دخلت حيز التنفيذ، فتخشى الهند من تطويقها من قبل الصين بينما تخشى باكستان من تطويقها من قبل الهند بينما تخشى الصين من تطويقها من قبل الولايات المتحدة بسبب علاقتها الوثيقة بالهند واليابان وكوريا الجنوبية، وقد أدت هذه المخاوف الى ارتفاع وتيرة استثمارات الدولتين في الدول المجاورة في الوقت الذي تخطط فيه الصين من تغيير مسارعدة أنهار في التبت وبناء السدود على نهربراهمابوترا، اضافةً الى معارضتها المتكررة لعضوية الهند في مجموعة موردي المواد النووية (467).

ان الهند التي تعتبر من اكبر القوى التي تمتلك قوات بحرية في جنوب آسيا والمحيط الهندي تسعى جاهدة لتصبح قوة في المحيطين الهندي والهادئ، تماماً كما تسعى الصين لان تصبح قوة في جنوب آسيا بأكملها، وتسعى الهند إلى التعاون الاقتصادي والامني مع منطقة آسيا والمحيط

(466) Mohammad Razaul Karim, op.cit, p.483.

(467) Anshuman Rahul, The Game for RegionalI Hegemony: China’s OBOR and India’s Strategic Response, Brazilian journal of Strategy & International Relations, Vol.7, No.13, Brazilian Centre for Strategy & International Relations, Brazil, 2018, p. 172.

الهادئ بأكملها، إن مصالحها في منطقة آسيا والمحيط الهادئ هي ضرورة اقتصادية ملحة اضافةً لكونها ذات طبيعة استراتيجية، فتوفير الأسواق المتطورة في شمال شرق آسيا والأسواق النامية في جنوب شرق آسيا تعد فرصة اقتصادية مهمة للهند، وقد قدمت القوى الثلاثة الولايات المتحدة والصين والهند استراتيجيات مختلفة في المنطقة فأطلقت الولايات المتحدة المرحلة الثانية من "إستراتيجيتها لإعادة التوازن" والهدف منها زيادة المشاركة في المحيطين الهندي والهادئ والحفاظ على تفوقها الاستراتيجي في المنطقة، بينما أطلقت الصين مبادرة الحزام والطريق في العام2013، لربط اقتصاد منطقة آسيا والمحيط الهادئ بالاقتصاد الاوروبي عن طريق الربط السككي والبحري، في حين تسعى الهند من خلال استراتيجيتها والمتمثلة بسياسة " التطلع نحو الشرق" والتي بنتها في التسعينات فارادت احياؤها في العام 2014والتي تروم فيها الى ايجاد طرق بحرية تربط بين جنوب شرق الهند إلى المحيط الهادئ وبحر الصين الجنوبي والشرقي وغرب المحيط الهادئ(468) .

في الوقت الذي كانت فيه الصين ترغب في احتواء الهند لانها مدركة لحقيقة ان الولايات المتحدة قد دعمت الهند لتصبح قوى مسيطرة في المحيط الهندي، ولم يعد من المقبول ان يكون المحيط الهندي محيط للهنود فقط كما ترى الصين، مما دفع الصين الى تعزيز تحالفها مع باكستان عدوة الهند من اجل إفشال الطموح الهندي الأمريكي للسيطرة على المحيط الهندي، كماعملت الصين على إقامة شراكة بحرية استراتيجية مع باكستان من خلال إقامة ميناء جوادر والذي يقع على بعد بضع مئات من الكيلومترات من غرب الهند والتي أعطت للصين نفوذًا استراتيجيًا كبيرًا، وقد تفاوت الرد الهندي على مبادرة الحزام والطريق من ترحيب حذر إلى معارضة، في حين انها لم تعارض الهند من الانضمام إلى البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية الذي أطلقته الصين، لكن رفضت المشاركة في قمة الحزام والطريق المنعقدة في بكين في 15 مايو 2017 مشيرة إلى ثلاثة مخاوف تتعلق بـالسيادة والإجراءات المتبعة وتعتمد الهند على تقرير مركز التنمية العالمية الذي يعتبر برنامج الحزام والطريق أداة لدبلوماسية فخ الديون، وان استراتيجية الصين تتمثل في تقديم قروض بفوائد عالية إلى الدول الصغيرة والفقيرة من خلال مشاريع البنية التحتية والحصول على أسهم في هذه المشاريع، وعندما لا تتمكن الدولة من سداد القرض تحصل على ملكية المشروع والأرض بعد ذلك يمكن وضعها للاستخدام الاستراتيجي

(468)Antara Ghosal Singh, India, China and the US: strategic convergence in the Indo-Pacific, Journal of the Indian Ocean Region, Vol.12, No.2, United States, 2016, p.163.

ضد الهند، وستحاول الصين تحويل منطقة المحيط الهندي إلى بحيرة مليئة بالقواعد تسيطر عليها الصين [469].

لكن هذا التوجه يتعارض مع تطلعات الهند لان المحيط الهندي بالنسبة لها مركزًا مهمًا للوظائف الاقتصادية والاستقرار حيث يتم نقل جميع وارداتها من الطاقة من الخليج وأفريقيا ، فضلاً عن 90٪ من إجمالي صادراتها تتم عبره، ويتحرك حوالي 95٪ من التجارة، و68٪ من حيث القيمة، من إجمالي التجارة الخارجية السنوية للهند عبر المحيط الهندي، وتعد صناعة صيد الأسماك الهندية هي قطاع آخر يعتمد على المحيط الهندي، وبسبب استراتيجية الصين البحرية وتحالفها مع باكستان قد يكون لهذا التطور انعكاسات خطيرة على واردات الطاقة الهندية [470]، بالمقابل تنظر الصين الى الهند بعدد سكانها الكبير البالغ عددهم 1.2 مليار نسمة وأسواقها الهائلة على انها نقطة تقاطع فريدة لمشروع الحزام والطريق، وبالتالي كان هناك اهتمام بالغ بين القادة الصينيين للحصول على موافقة الهند على مبادرة الحزام والطريق ولكن تعقد العلاقات بين الصين والهند، أدى الى أنَّ تتبع الهند نهجًا حذرًا إلى حد ما تجاه المشروع الصيني[471]، هنالك اتهام من قبل الهند بان الصين ومن خلال مبادرة الحزام والطريق والتي عملت فيها على بناء اربع موانئ في سريلانكا، ميانمار، باكستان وجزر المالديف وان هذا المشروع قد تم العمل فيه قبل مبادرة الحزام والطريق وقد تم دمجه لاحقاً في هذا المشروع، وبالتالي فان الهند تعتبر ذلك تطويق استراتيجي لها من خلال بناء شبكة علاقات تجارية وعسكرية في منطقة المحيط الهندي، وترفض الهند الممرالاقتصادي الباكستاني بسبب سيطرة باكستان على كشميرالتي تطالب بها الهند، وتشير بعض التقارير الى أنَّ الصين ستنشر 30 ألف جندي صيني على الجبهة الباكستانية لخط السيطرة لحماية مصالحها الاقتصادية في كشمير، كما أنَّ الهند قلقة ايضاً من انشاء طريق تم افتتاحه في سبتمبر 2017 وهو بطول40.4 كم، يمتد من التبت إلى حدود النيبال ويمكن استخدامه للأغراض المدنية والدفاعية، وتشعر الهند بالقلق من وجود البحرية الصينية في المحيط الهندي وعلاقاتها مع الدول المطلة على خليج البنغال، وهذا الشعور بالقلق امتد الى الشركات الاستثمارية الصينية فقد رفضت الهند مشاركة شركتين صينيتين في بناء ميناء عسكري في

---

(469)Anshuman Rahul, op.cit, p.175-176.

(470) Harsh Pant, India, BRI, and Delhi’s Indo-Pacific Strategy, in Infrastructure, Ideas, and Strategy in The Indo-Pacific, ed, John Hemmings, Published by The Henry Jackson Society, London, in 2019, p.34.

(471) Antara Ghosal Singh, China’s ‘Belt and Road’ Initiative and India’s Approach, in Gurpreet S Khurana, Antara Ghosal Singh, ed, India and china: Constructing A Peaceful order In the Indo- Pacific, First Published, National Maritime Foundation, new delhi, 2016, p. 25.

ولاية كيرالا جنوب الهند في العام ،2006 وقد صرح قائد البحرية الهندية ، أنَّ رفض الهند جاء لسببين رئيسين وهما : (472)

1. ستتمكن الشركات الصينية من الحصول على معلومات عن أنشطة الغواصات الهندية في المحيط الهندي .
2. ستتمكن الصين من تقوية علاقاتها مع جيران الهند، سريلانكا وباكستان وبنغلاديش وميانمار، والتي ستزيد القدرات الاستخباراتية للبحرية الصينية وبالتالي يسهل محاصرة الهند .

ويرى بعض الباحثين الهنود أن تركيز الصين على قطاع النقل الاستراتيجي في بنغلاديش والنيبال وبوتان وبورما وسريلانكا وباكستان، ومطالباتها الإقليمية في أجزاء من الهند مثل أروناتشال براديش، وعدم دعمها لعضوية الهند في مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة والمنظمات الإقليمية والعالمية الأخرى، تشير جميعها إلى محاولات الصين لمنع صعود الهند اقليمياً ودولياً، وان هذه الاستراتيجية التي انتهجتها الصين كانت ناجحة حسب رأي الكثير من المراقبين(473)، ولايزال صناع القرار والباحثين يشعرون بالتهديد المكاني والتطويق الاستراتيجي من قبل الصين من خلال أربعة طرق : حدودها البرية، وروابطها البرية مع جيران الهند، ووجودها البحري في المحيط الهندي وروابطها البحرية مع جيران الهند، ومن جهة الشمال يبدأ تطويق الصين للهند حيث تكتمل سيطرة الصين المباشرة على شينجيانغ وبأستراتيجيتها في آسيا الوسطى، إن قضايا الوصول هي قضايا جيوسياسية كلاسيكية، لأن الطرق والاتصال من القضايا التي تطور الصين خططها الاستراتيجية ومع ذلك هي مصدر يؤرق صناع القرارفي الهند (474).

وبعد الحديث عن وجهة النظر الهندية من استراتيجية الصين البحرية فالسؤال المطروح هو ماهي استراتيجية الهند المضادة للاستراتيجية الصينية لمنع النفوذ الصيني في منطقة المحيط الهادئ – الهندي وتحقيق التوازن في آسيا؟

كان لمبادرة الحزام والطريق الدور الكبير في كشف الهند عن استراتيجيتها التي تسعى الى تحقيق التوازن في اسيا (منطقة المحيطين الهادئ – الهندي)، من خلال تقوية دفاعاتها في المحيط الهندي بعد الحصول على قواعد على غرار الصين في دول مثل (إندونيسيا وموريشيوس

(472)Mohammad Razaul Karim, op.cit, p. 489-490.
(473)Kamal Kinger, India, China, and ‘String of Pearls’, in Maritime Security Challenges The Changing Scenario, ed, Sanjay Kumar et al, First published, Indian Council of Social Science Research, New Delhi, India, 2016, p.33.
(474)David Scott, The Great Power ‘Great Game’ between India and China: The Logic of Geography, Geopolitics,Vol.13, Issue.1, Publisher Routledge, United Kingdom, 2008, p.5.

وسيشيل ومدغشقر وعمان ، وإيران، وإجراء مناورات بحرية مشتركة في بحر الصين الشرقي وبحر الصين الجنوبي، وتوقيع اتفاقيات التبادل اللوجستي مع الولايات المتحدة وسنغافورة وفرنسا للوصول إلى القواعد البحرية في المحيطين الهندي والهادئ، وإطلاق برنامج توسع بحري طموح، وكثفت الهند من مساعداتها إلى الدول المطلة على المحيطين وقدمت استراتيجية بديلة لمبادرة الحزام والطريق من خلال "مشروع SAGAR" (الأمن والتنمية لجميع الدول في المنطقة) ، والهدف من ذلك هو احياء طرق التجارة الهندية القديمة والروابط الثقافية في منطقة المحيط الهندي، وفي اطاراستراتيجية الهند، منحت اندونيسيا الهند حق الوصول الاقتصادي والعسكري إلى جزيرة سابانج الاستراتيجية في الطرف الشمالي لسومطرة وهي قريبة من مضيق ملقا الذي يمرعبره ما يقرب من40 % من تجارة الهند، وهو ما اثار قلق الصين، والخطوة الثانية هي تقوية العلاقات مع اليابان والولايات المتحدة وفيتنام وأستراليا وإندونيسيا من اجل خلق توازن أقليمي، بينما كانت الصين تعزز من روابطها العسكرية والتجارية مع الدول المطلة على المحيط الهندي(475).

لقد كانت دول جنوب آسيا في وقت من الأوقات ورقة الضغط استخدمتها الصين للضغط على الهند من اجل تقديم تنازلات، وفي أحياناً أخرى من اجل تقليل الضغط الهندي على تلك الدول، ان الهدف من السياسة الصينية هو للحفاظ على وجود استراتيجي قوي في المنطقة (476).

لقد كان للصين دورمهم في تقويض الهيمنة الهندية في المنطقة من خلال استمالة الأنظمة الحاكمة فيها، وتقويض المعاهدات الثنائية لتلك الدول مع الهند، وإبراز الصين لنفسها كقوة موازنة في المنطقة، مما ساهم في تدعيم علاقات تلك الدول مع الصين على اعتبارها قوة ضامنة للأمن،

ولن تقبل الهند بوجود إقليمي تكون فيه الصين هي المحور الأساسي، وتنظر الصين الى الهند على أنَّها منافس يجب احتواءه وهو ما يوفر فرصة لدول المنطقة للعب على ورقة الصين الرابحة على الرغم من استعادة الهند لصورتها الاستراتيجية و تفوقها الإقليمي(477)، ويقول خبراء الدفاع الهنود (إذا كانت الهند قادرة على تحسين علاقاتها مع الدول المجاورة فمن المحتمل أنَّ تكسر سلسلة اللؤلؤ)، بغض النظرعن سياسة التطلع إلى الشرق التي تحاول الهند من خلالها تحسين علاقاتها مع جيران الصين مثل كوريا الجنوبية والفلبين وتايوان واليابان، كما سعت الهند ايضاً

---

(475) Mohan Malik, China and India: Maritime Maneuvers and Geopolitical Shifts in the Indo-Pacific, Rising Powers Quarterly,Vol.3,Issue.2,Marmara University, Turkey, 2018, p.74.

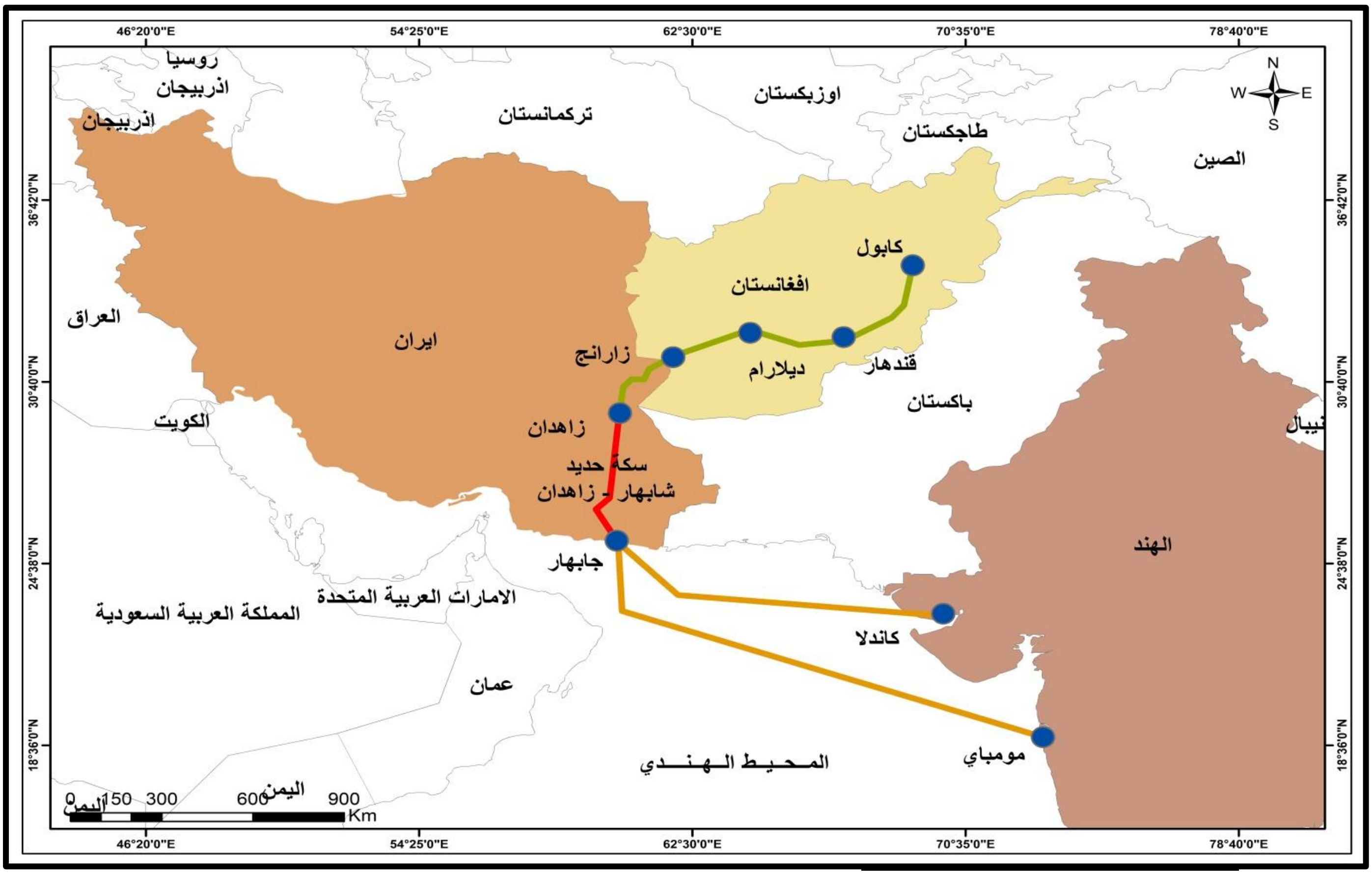
(476)Smruti S Pattanaik, Response of India’s Neighbours to China’s South Asia Policy, in M.S. Prathibha, ed, East Asia Strategic Review China’s Rising Strategic Ambitions in Asia, First Published, Institute for Defence Studies & Analyses New delhi in 2018 , p. 130

(477) Ibid, p.133-134.

الى تحسين علاقاتها مع الدول المجاورة لها مثل إيران وجزر المالديف وسريلانكا والبنغال وميانمار وفيتنام وأستراليا وفيجي، ويمكن الحديث بشكل مفصل عن علاقة الهند مع الدول من خلال شرح استراتيجيتها التي ردت من خلالها على الاستراتيجية الصينية، والتي تتمثل في مجموعة من الإجراءات واهمها:

1.**الوصول إلى جابهار**: في 23 مايو 2016 وقعت الهند وإيران وأفغانستان اتفاقية لتطوير ميناء تشابهار جنوب أيران، حيث قدمت الهند 500 مليون دولار لتطوير البنية التحتية للميناء وستتمكن الهند من الوصول إلى أفغانستان واسيا الوسطى من دون المرور في باكستان (جوياً او برياً)، ومن الناحية الاستراتيجية ستتمكن الهند من الوصول الى الشرق الأوسط والوصول الى الأسواق العالمية، وستواجه الهند النفوذ الصيني في المحيط الهندي لأنَّ الميناء مصمم للتنافس مع ميناء جوادر (الباكستاني)، وقعت الهند مذكرة التفاهم مع ايران لتطوير الميناء وقد قدمت85.2 مليون دولار لتحديث محطات الحاويات، وتم منح 23 مليون دولارللأنشطة التشغيلية، وسيساعد الموقع الاستراتيجي لميناء جابهار الهند على بناء اتصالاتها مع المنطقة [478]، ينظر الى خريطة (36)

خريطة (36) طريق الهند – ايران – أفغانستان .



([478])Ijaz Khalid et al, Indian Response to Chinese String of Pearls Doctrine, Global Political Review (GPR), Vol. II, No.I, Islamabad, 2017, p.29-30.

الخريطة من عمل الباحثة اعتماداً على :
Ijaz Khalid et al, Indian Response to Chinese String of Pearls Doctrine, Global Political Review (GPR), Vol. II, No.I, Islamabad, 2017, p.29

2. تحسين العلاقات مع سريلانكا وبنغلادش وميانمار:

وقعت الهند وسريلانكا اتفاقيات ثنائية لتحسين العلاقات بينهما في العام 2016، وتحاول الهند تطويرمشاريع البنية التحتية في المقاطعات الشرقية والشمالية، وتخطط لبناء ميناء ترينكومالي في سريلانكا لمواجهة ميناء هامبانتوتا المدعوم من قبل الصين، اما بنغلادش التي زارها رئيس الوزراء الهندي في العام 2015، فقد تم التوقيع خلال هذه الزيارة على اتفاقية ثنائية تمنح سفن الشحن الهندية حق استخدام الموانئ البنغلادشية تحاول الهند الوصول مباشرة إلى ميناء شيتاغونغ في بنغلاديش منذ ما يقارب الخمس سنوات، وستستخدم الهند ميناء شيتاغونغ للوصول إلى وجهات أخرى في جنوب شرق آسيا، ستساعد هذه الاتفاقية الحكومة البنغلاديشية للحصول على العائدات من الهند التي تستخدم موانئها، لطالما تم إدراج ميناء شيتاغونغ في استراتيجية "سلسلة اللؤلؤ" من قبل الصين وان الوصول الى هذا الميناء قد أزال المخاوف الهندية من النفوذ الصيني في بنغلاديش، كما حصلت الهند على عقد ميناء بحري اخر وهو ميناء بايرا (Payra) الذي يقع في الجزء الجنوبي الغربي من بنغلاديش وقرابة الساحل الهندي، وقد الغت بنغلادش اتفاقية مع الصين في وقت سابق حول هذا الميناء، كذلك الحال مع ميناء سوناديا الذي يقع الجانب الجنوبي الشرقي من بنغلاديش وكان من الممكن ان يكون لؤلؤة في سلسلة اللؤلؤ الصينية، وتعتبر ميانمار ذات اهمية استراتيجية بالنسبة للهند لانها الدولة الوحيدة التي تشترك مع الهند في الحدود البرية والبحرية تقوم الهند أيضًا ببناء طريق سريع يربط الهند وميانمار وتايلاند، وهي بالتالي تحاول موازنة الوجود الصيني في ميانمار(479)، ونجحت الهند في إنشاء قواعد بحرية في موزمبيق وموريشيوس ومدغشقر كما تمتلك قواعد بحرية قديمة في جزيرة أندامان، وجزر نيكوبار(480)، ينظر الى خريطة (37) توسع القواعد البحرية الهندية في المحيط الهندي .

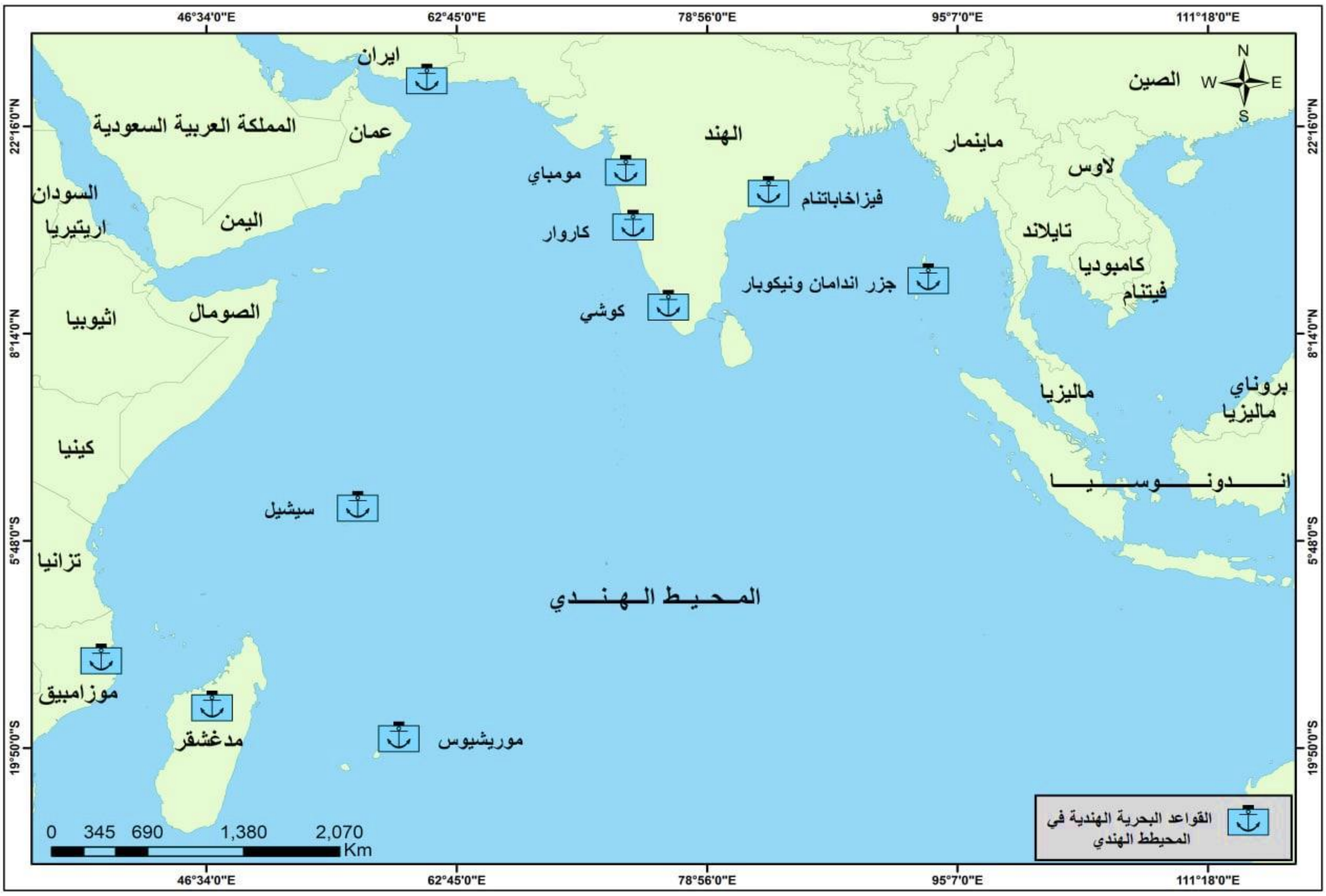
بالأضافة الى ذلك فقد كان هنالك تعاون دفاعي بين الهند وفيتنام، فقد زودت الهند فيتنام بزوارق لخفر السواحل في المقابل منحت فيتنام الحق للبحرية الهندية لرسو سفنها الحربية في

(479)Ijaz Khalid et al, Indian Response to Chinese String of Pearls Doctrine, op.cit, p.31-32.

(480)Khalid Manzoor Butt et al, String of Pearls: Politics of Ports in Indian Ocean, A Research Journal of South Asian Studies Vol. 35, No.1, university of Punjab, lahur , Pakistan,2020, p.78.

ميناء نها ترانج في جنوب فيتنام لمراقبة بحر الصين الجنوبي، ان الهدف من هذه العلاقات العسكرية هو زيادة الضغط على الصين [481].

خريطة (37) توسع القواعد البحرية الهندية في المحيط الهندي لكسر الطوق الصيني.



الخريطة من عمل الباحثة اعتمادا على :

Khalid Manzoor Butt et al, String of Pearls: Politics of Ports in Indian Ocean, A Research Journal of South Asian Studies Vol. 35, No.1, university of Punjab, lahur, Pakistan, 2020, p, p.79.

3. الشراكة الاستراتيجية مع الولايات المتحدة –استراليا– اليابان .

لم يكن للولايات المتحدة في ظل إدارة أوباما سياسة واضحة اتجاه مبادرة الحزام والطريق، ولكن بعد ذلك اعتمدت على عدة استراتيجيات منها الشراكة عبر المحيط الهادئ وبعدها مبادرة الممر الاقتصادي بين المحيطين الهندي والمحيط الهادئ من اجل مواجهة للاستراتيجية الصينية وتقديم بدائل لمبادرة الحزام والطريق، وفي ظل ادارة ترامب انهت الولايات المتحدة مشاركتها في مبادرة الشراكة عبر المحيط الهادئ، وتعد مبادرة الممرالاقتصادي بين المحيطين الهندي

([481]) Ijaz Khalid et al, Indian Response to Chinese String of Pearls Doctrine, op.cit, p.34.

والمحيط الهادئ التي تم طرحها في العام 2013 بعد حوار استراتيجي بين الهند والولايات المتحدة ، وهو ماأوضحه وزيرالخارجية جون كيري عن إمكانيات هذه المبادرة للعبور بين اقتصادات جنوب وجنوب شرق آسيا وتتضمن الاستثمارات والتجارة، وفي العام 2017 اعادت إدارة ترامب احياء هذه المبادرات من خلال زيادة ميزانيات الدعم التي تقدمها بنوك التنمية المتعددة الأطراف والقطاع الخاص من اجل دعم هذه المشاريع، وان هذه المبادرات ستعطي فرص اكبر للتقارب بين الولايات المتحدة والهند في المنطقة (482)، وفي العام نفسه قدمت إدارة ترامب رؤيتها لاستراتيجية منطقة المحيطين الهندي والهادئ وقد تم استبدال مصطلح (آسيا والمحيط الهادئ) بـ (المحيط الهندي والمحيط الهادئ) في ألاوراق السياسية لتعزيز الأهمية الجيوسياسية للهند لمواجهة صعود الصين، في مجال الأمن، عززت الهند تعاونها مع الولايات المتحدة واليابان وأستراليا (المعروفة باسم الرباعية) للحوار الأمني الرباعي لمواجهة صعود الصين(483).

وفيما يخص العلاقات بين الهند وأستراليا، فقد أثارت الأنشطة البحرية الصينية في منطقة المحيطين الهندي والهادئ قلق كل من (الهند وأستراليا)،حيث انها تمثل تهديداً لانشطتهم الملاحية في بحر الصين الجنوبي والمحيطين الهادئ والهندي، وقد زادت الدولتان من تعاونهم البحري و تم اجراء المزيد من المناورات والتدريبات البحرية المشتركة على الساحل الشرقي للهند في فيساخاباتنام، ردًاعلى تدريبات السفن والغواصات البحرية الصينية في المحيط الهندي.

وتتطلع أستراليا إلى توسع علاقاتها مع الهند من خلال التوقيع على عدة اتفاقيات منها للتجارة الحرة وغيرها لمواجهة الهيمنة الصينية في منطقة آسيا والمحيط الهادئ، وتجدر الإشارة الى ان مواقف الهند وأستراليا متقاربة من مواقف الولايات المتحدة في استراتيجيتها الكبرى(484).

وتتشاطراليابان الموقف الهندي من الاستراتيجية الصينية في منطقة المحيطين الهندي والهادئ ، وتحرص على تقديم بدائل لمبادرة الحزام والطرق ومن هذه البدائل هو الممر بين آسيا وافريقيا هو مشروع مشترك بين الهند واليابان لبناء ممر بحري يربط بين إفريقيا والهند وشرق آسيا، وقد خصصت اليابان 20 مليار دولار لهذا المشروع، من اجل القيام بمشاريع التنمية في

(482)Sinderpal Singh, The Indo-Pacific and India-U.S. Strategic Convergence: An Assessment, Asia policy, volume 14, number 1, 2019 The National Bureau of Asian Research, Seattle, Washington, p.85.

(483) Mala Sharma, India’s Approach to China’s Belt and Road Initiative-Opportunities and Concerns, The Chinese Journal of Global Governance, Volume 5: Issue 2, Publishers Brill, Leiden, Netherlands, 2019, p.44.

(484)Ijaz Khalid et al, Indian Response to Chinese String of Pearls Doctrine, op.cit, p. 33.

مجالات الصحة والأدوية والزراعة والمعالجة الزراعية وإدارة الكوارث وتعزيز المهارات(485)، والبنية التحتية والاتصال، والتبادلات الشعبية والعلاقات الثقافية، وهي بذلك تشبه الى حد ما الأهداف الكبرى للسياسة الرسمية لمبادرة الحزام والطريق، وهي تنسيق السياسات ، وتسهيل الاتصال ، وحرية التتبادل التجاري ، والتكامل المالي والأفراد، وقد تم اطلاق هذه المبادرة بعد (10أيام) من استضافة الصين لمنتدى الحزام والطريق، وهي موجهه ضد مبادرة الحزام والطريق، ومن ابرز المؤسسات المرتبطة بها هي مؤسسة الأوبزرفر للأبحاث (ORF) ، وهي التي قدمت هذه المبادرة كبديل لمبادرة الحزام والطريق(486)،اضافةً الى هذه المشاريع الاستراتيجية كان هنالك مشاركة على الصعيد الأمني من خلال ألانشطة العسكرية المشتركة في المحيطين الهندي والهادئ بالتعاون مع اليابان، وتحديداً في المجال البحري، وأحد الأمثلة البارزة هي مناورة مالابار البحرية السنوية ، والتي بدأت منذ العام 1992 كتدريبات بحرية مشتركة بين الولايات المتحدة والهند وتطورت إلى تدريبات بحرية سنوية، وتشمل الطائرات وعمليات البحث والإنقاذ والحرب ضد الغواصات والتي تحدث عبر المحيطين الهندي والهادئ، وفي العام 2015 قد تمت دعوة اليابان لتصبح عضوًا دائمًا في هذه التدريبات وشاركت أستراليا أيضًا في تدريبات مالابار (في العام 2007 مع سنغافورة)، ويبدو ان الضغوط الصينية على أستراليا وسنغافورة حالت دون مشاركتهما في هذه التدريبات في الأعوام التي تلتها، ان تدريبات مالابار البحرية والحوار الأمني الرباعي هي الأبعاد العسكرية والدبلوماسية للاستراتيجيات المشتركة للحد من التهديد الذي تشكله الصين حسب وصفهم، وبشكل خاص فهي نتاج لجهود الولايات المتحدة والهند لتوسيع نطاق التقارب مع دول المحيطين الهندي والهادئ، وخاصةً اليابان وأستراليا، اضافةً لدوله أخرى لها ثقل من الناحية الجغرافية لانها تقع عند تقاطع المحيطين الهندي والهادئ وأكبر دولة في جنوب شرق آسيا ، ووجود هذه الدولة سيسهل من تحقيق تلك الاستراتيجية (487)، اذاً سيتيح الموقع الجغرافي للهند ومن خلال دعم حلفاؤها من مراقبة أنشطة الاستثمارات في البنى التحتية وانشاء قواعد عسكرية صينية في المحيط ويتم ذلك من خلال المراقبة الهندية وبالتالي سيضمن إعادة تنظيم لاستراتيجية الهند وانظمتها وقدراتها الأمنية، وتكثيف مراقبة الطرق والممرات الاستراتيجية التي تتصل في المحيط الهندي، ولمنع تشكل أي طوق قد تفرضه الصين على الهند (488).

(485)Sinderpal Singh, op.cit , p.86
(486) Mala Sharma, op.cit, p.145.
(487)Sinderpal Singh, op.cit, p.87-88.
(488)Neeraj Singh Manhas, China’s Policy of ‘String of Pearls’, International Journal of Social Impact, Volume 5, Issue 3, Gujarat, India,2020, p.20

ثانياً : الموقف الياباني من الاستراتيجية الصينية :

ان طبيعة العلاقات العلاقات الصينية - اليابانية متأتية من متغيرات ومشاكل سياسية وتاريخية وإستراتيجية عدة، هذه المتغيرات قد أدت الى التصعيد في المواقف وتبادل الاتهامات، لكن في المقابل نجد إن كلا الدولتين يسعى للحفاظ على المصالح الاقتصادية والتجارية والاستثمارية، ويسعى صانعو القرارالصينيون واليابانيون إلى فصل الجانب السياسي عن الجانب الاقتصادي والتجاري، إذ أصبحت الصين أكبر شريك تجاري لليابان كما أن الأخيرة تعد ثالث أكبر شريك تجاري للصين بعد الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة، وهذا يعني انه على الرغم من وجود الخلافات السياسية والاضطرابات الا ان العلاقات الاقتصادية والتجارية بين البلدين لم تتأثر بشكل كبير نسبياً بالمتغيرات السياسية المؤثرة بين الدولتين [489]، وهنالك عدة محددات في العلاقة بين الصين واليابان ومنها :

1. **التعاون الامني بين الولايات المتحدة واليابان :**

تعد المعاهدة الأمنية الموقعة بين اليابان والولايات المتحدة في العام1951والتي تنص على "ان اليابان لا تملك الوسائل الفعالة لممارسة حقها الطبيعي في الدفاع عن النفس لانها قد جردت من ذلك، ولكن لها الحق في الدخول في ترتيبات الأمن الجماعي "، وأقرت المعاهدة بوجود قوات عسكرية أمريكية تعمل على حفظ السلم والأمن الدوليين في منطقة الشرق الأقصى وكذلك حفظ الامن الياباني من اي الهجوم المسلح [490]، وفي العام، 2004أجاز البرلمان الياباني مشاريع القوانين المتعلقة بمبدأ التعاون الدفاعي الياباني الأمريكي الأمر الذي يدل على تأسيس نظام جديد لتعزيز التعاون الأمني بين اليابان والولايات المتحدة، ويرى الصينيون أن الولايات المتّحدة ومن خلال اليابان تسعى لمحاصرة الصين وعرقلة تقدمها وصعودها كقوة عالمية، وهو ما يحفظ للولايات المتحدة وحليفتها اليابان التفوق والنفوذ، وتجدر الإشارة الى ان الصين تعارض مطالب اليابان في الحصول على مقعد دائم في مجلس الأمن مع الصين، وتخشى الصين من ان تكون اليابان سلاحاً امريكياً يستخدم ضد المصالح الصينية من خلال زيادة قدرة اليابان العسكرية وامتلاكها للأسلحة النووية والتي من الممكن ان تكون موجهه ضد الصين لاستنزافها في سباق تسلح تكون الولايات المتحدة هي الرابح الأساسي .

وللمزيد من الاطلاع حول استراتيجية الهند البحرية ينظر الى :

Gurpreet S Khurana, India’s Maritime-Security Strategy Pretext, Context and Subtext –Captain, Maritime Security, Vol. 4, No.1, The Korea Institute for Maritime Strategy, Seoul, 2022, p.1-56.

(489) باهر مردان، العلاقات الصينية – اليابانية بين المتغيرات السياسية والثوابت الاقتصادية ، مجلة دراسات دولية ، جامعة بغداد ، العدد 57 ، 2013 ، ص 198.

(490) المصدر نفسه، ص 205 .

2. التنافس الاقتصادي :

بعد صعود الصين كثاني قوة اقتصادية عالمية بعد الولايات المتحدة الأمريكية، فقد أزاحت اليابان عن عرش الاقتصاد الآسيوي، ونجحت ايضاً في تخطي فرنسا وبريطانيا وألمانيا لتكون إحدى القوى الاقتصادية الرئيسة في القرن الحادي والعشرين، وتنظراليابان بقلق شديد إلى تنامي القوة الاقتصادية والعسكرية الصينية في محيطها الآسيوي وهي ترى أن تربة الخلافات الصينية - اليابانية الخصبة تاريخياً، هي التي ستغذي التنافس والصراع بين اليابان والصين، وستعزز السباق على بسط النفوذ على مصادر الطاقة، وتسعى الصين إلى دور ريادي في جوارها الآسيوي، في الوقت الذي ترفض فيه اليابان تحول الصين إلى قطب النفوذ في آسيا ، وهناك سباق استراتيجي بين اليابان والصين على كسب الأسواق العالمية وخصوصاً أسواق الدول المجاورة، ومن خلال تقديم مبادرات استثمار في البنى التحتية وهو ما سيتم التطرق اليه بشكل اكثر تفصيلاً [491]، السؤال المطروح ما هي استراتيجية اليابان اتجاه الصين ؟ وكيف تنظر اليابان الى استراتيجية الصين التنموية ؟ ان الإجابة عن ذلك موجودة بين ثنايا الاسطر التالية .

في الحقبة التي تلت الحرب الباردة غالباً ما تم استخدام مصطلح "التوازن" لشرح سياسة اليابان الخارجية أو إستراتيجيتها تجاه الصين، وتفسير ذلك هو أن اليابان تشارك الصين اقتصاديًا لكنها متحالفة عسكرياً مع الولايات المتحدة، أي ان اليابان تتبع اسلوبين في سياستها اتجاه الصين ، الأول هو "المشاركة"، أي محاولة استيعاب الصين وإذا فشل الموقف الأول فأنها ستلجأ الى أسلوب "التحوط"، وهو مصطلح مكافئ لمصطلح "التوازن، ويستند على المواجهة في حالة وجود تهديد بسبب الصعود، ان من الصعب ان تقبل اليابان ان تقوم الصين بأنشاء نظام إقليمي وعالمي جديد يختلف عن النظام الحالي، وتتجنب اليابان حدوث أي صدام سياسي او عسكري غير ضروري مع الصين، لكن ليس على حساب مصالحها، لذلك كان هنالك توازن بين السياسة الأمنية والخارجية منذ نهاية الحرب الباردة اتجاه الصين، إن القضية الأكثر أهمية هي مدى استمرار اليابان في الحفاظ على هذا السلوك المتوازن خاصة بعد العام 2009 والذي شهد فترة تغير حرجة لليابان والولايات المتحدة والصين بسبب ثلاث عوامل أولها :شهدت اليابان تغييرفي السلطة السياسية الداخلية من الحزب الليبرالي الديمقراطي إلى الحزب الديمقراطي الياباني ،مما شكل اتجاه جديد في دبلوماسية اليابان، ثانيًا ، الازمة المالية العالمية العام 2008حيث واجهت الولايات المتحدة انهيار اقتصادي كبير في الوقت الذي كانت فيه الولايات المتحدة تسعى لتحقيق الاستقرار في الشرق الأوسط بعد حربين داميتين، في ذلك الوقت كان النفوذ الصيني يتزايد في

([491]) محمد عطية محمد ريحان، التجربة الاقتصادية الصينية وتحدياتها المستقبلية، رسالة ماجستير(غير منشورة)، كلية الاقتصاد والعلوم الإدارية، جامعة الأزهر، غزة، 2012، ص116 .

شرق آسيا ، ثالثًا ، نجحت الصين باجراء أولمبياد بكين عام 2008 ولم تتأثر نسبيًا بالأزمة المالية، بينما ازدادت أنشطتها في بحر الصين الجنوبي، مما زاد من حدة التوترات السياسية مع الدول الأخرى المطلة على بحر الصين الجنوبي، في مواجهة هذا الظرف الاستراتيجي المتغير، حافظت اليابان على التوازن فلم يكن هنالك تغييرات سياسة كبيرة ، وقد تم التغير التدريجي بعد حادث اصطدام قارب سينكاكوفي العام 2010، وبعدها شراء الحكومة اليابانية لجزر سينكاكو عام 2012، وبعدها حاولت اليابان احداث توازن داخلي وخارجي من خلال تقاسم العبئ الأمني مع الولايات المتحدة والتخفيف من قيود الدستور الياباني والقيود السياسية المفروضة على قدراتها العسكرية وتعزيز الروابط الأمنية مع دول المنطقة مثل أستراليا والهند(492).

والسؤال المطروح هو كيفية تعامل اليابان مع استراتيجية الصين التنموية ؟، وتكمن الإجابة عن هذا التساؤل في إن هنالك منافسة إقليمية بين الصين واليابان في استثمار البنية التحتية في آسيا، ووفقًا لتقرير بنك التنمية الآسيوي لعام 2017 بعنوان "تلبية احتياجات البنية التحتية في آسيا"، ان تطوير البنية التحتية في منطقة آسيا والمحيط الهادئ سيتطلب ما يزيد عن 22.6 تريليون دولار حتى عام 2030 ، أو ما يقارب1.5 تريليون دولار سنويًا، و بسبب تزايد أحتياجاتها تستثمر المنطقة الآسيوية حاليًا حوالي 881 مليار دولار سنويًا في البنية التحتية ،سبب هذا القلق الإقليمي هو فجوة الاستثمار في البنية التحتية ، حيث يبلغ الفرق بين احتياجات الاستثمار ومستويات الاستثمار الحالية 2.4 في المائة من إجمالي الناتج المحلي للفترة 5 سنوات من 2016-2020، وقد أدى وجدود "فجوة الاستثمار" هذه الى التنافس بين الصين واليابان من اجل تلبية حاجات آسيا من السلع والخدمات وأوضح صورة لهذا التنافس هو مبادرة الحزام والطريق الصينية والتي تعمل بالتوازي مع الاستثمار في البنية التحتية في اليابان، تظهر المنافسة أيضًا في الاجراءات التي تتخذها كلا الدولتين في مشاريع البنى التحتية من اجل التوسع الإقليمي، فكما تم ذكره سابقاً عندما اطلقت الصين مبادرة الحزام والطريق كان هدفها تحسين البنية التحتية للمنطقة، وانشاء شبكة من الممرات البرية والبحرية التي تربط بين دول آسيا وبين آسيا ، أوروبا وأفريقيا، وانشأت الصين البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية في عام 2015 من اجل تمويل مشاريع البنية التحتية في آسيا، ورداً على مبادرة الحزام والطريق في الصين، عززت اليابان أنشطة بنيتها التحتية في آسيا، أطلق رئيس الوزراء الياباني شينزو آبي* في العام 2015مبادرة (الشراكة من أجل بنية تحتية عالية الجودة)، والهدف منها الاستثمار في بنية تحتية

(492)Kei Koga, The rise of China and Japan's balancing strategy: critical junctures and policy shifts in the 2010s, Journal of Contemporary China, Volume 25, Issue 101, Pulisher Routledge, United Kingdom, 2016 p.1-3.

عالية الجودة ومبتكرة في جميع أنحاء آسيا، مع رؤية طويلة الأجل وقد اقترح آبي أن اليابان ستقوم ، بالتعاون مع بنك التنمية الآسيوي من اجل تمويل البنية التحتية بمقدار110 مليار دولار، وقد ارتفع هذا المبلغ في العام 2016 إلى 200 مليار دولار وهو أعلى من رأس المال التأسيسي للبنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية، وبالتالي فإن سياسة اليابان على أنها معارضة للبنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية الذي تقوده الصين[493]، بعدها أعلنت الشركات اليابانية الخاصة عن مشروع آخروهو(مبادرة البنية التحتية اليابانية)، والهدف منه زيادة الشراكة بين القطاعين العام والخاص في تطوير المشاريع وقد تم إنشاء صندوق خاص له، ويوفر هذا المشروع (878 مليون دولار) على شكل استثمارات وقروض لدعم صادرات القطاع الخاص، وتشمل هذه المشاريع محطات الطاقة والسكك الحديدية في آسيا وأوروبا والولايات المتحدة، وتسعى اليابان من خلال هذه المبادرات الى إضافة بعد استراتيجي لتطوير بنيتها التحتية في الخارج، وتؤثر المنافسة المستمرة بين الدولتين واستراتيجياتهما على السلام والاستقرار الإقليمي في آسيا لان كلا الدولتين في حالة نزاع على بحر الصين الشرقي وبالتالي فإن ذلك سيزيد من حدة التنافس [494].

أضافة الى التنافس الاقتصادي هنالك اتفاقيات ومبادرات اقتصادية تم التنويه عنها في علاقة الهند مع اليابان، ويمكن الحديث عنها بشكل مفصل وبيان الدور الياباني في تلك المبادرات فخلال زيارة رئيس الوزراء الياباني الى الهند في العام 2007، القى خطابًا أمام البرلمان الهندي أكد فيه على أن "المحيط الهادئ والمحيط الهندي يحققان الآن اقترانًا ديناميكيًا كمحيط للحرية والازدهار، وسيتم تشكيل"قوس الحرية والازدهار" على طول الحافة الخارجية للقارة الأوروبية الآسيوية، وان الشراكة العالمية الاستراتيجية بين اليابان والهند أمرًا محوريًا لنجاح مثل هذه المساعي، ويعتقد شينزو آبي رئيس الوزراء الياباني آنذاك ان تحالف الهند واليابان سيؤدي الى تطور آسيا التي تمتد بين المحيطين الهندي والهادئ لتضم الولايات المتحدة وأستراليا، وسيسمح ذلك بحرية نقل الأشخاص والسلع ورأس المال والمعرفة ، الا ان هذه الرؤية الاستباقية قد تلاشت مع تنحي آبي عن السلطة بسبب مشاكل صحية في العام 2007، ومع عودة آبي إلى السلطة في ديسمبر 2012، قام بزيارة الى جنوب شرق آسيا، على اعتبار انها المركز الجغرافي لمنطقة المحيطين الهندي والهادئ، في يناير 2013، قدم خمسة مبادئ جديدة للدبلوماسية اليابانية ، وقد ركزت هذه المبادئ على الجغرافيا، وعلى المعايير الدولية لحقوق الإنسان ؛ الديمقراطية وحرية

([493]) Amrita Jash, op.cit, p.29-30.

***يعتبر شينزو آبي الذي شغل منصب رئيس وزراء الأطول مدة في هذا المنصب في تاريخ اليابان ، وقد تم اغتياله في 8\7\ 2022 .**

([494])Amrita Jash, op.cit, p.31.

الصحافة، وحرية الملاحة، والتركيز على الاقتصاديات الحرة ، والتبادلات الثقافية ، وفي ديسمبر 2013 ، أصدر آبي أول استراتيجية للأمن القومي لليابان، اعلن فيها ان اليابان ستكون سباقة في تحقيق السلام بناءاً على مبدأ التعاون الدولي ، وكانت الدبلوماسية اليابانية فعالة بشكل كبير حيث حيث قام آبي بزيارة كل دول الآسيان(495)، وفي الوقت الذي أعلنت فيه الصين عن استراتيجيتها (إستراتيجية المحيطين الهندي والهادئ الحرة والمفتوحة) في مؤتمر طوكيو الدولي السادس حول التنمية الإفريقية الذي عقد في كينيا في أغسطس 2017، ووفقًا للكتاب الأزرق لعام 2017 أكد أبي " ان اليابان هي مفتاح استقرار وازدهار المجتمع الدولي وهو الديناميكية التي أوجدها الترابط بين القارتين آسيا النامية، وأفريقيا ذات الإمكانيات الكبيرة ومحيطين حرين ومفتوحين المحيط الهادئ والمحيط الهندي، ومن خلال تعزيز الاتصال في جميع أنحاء منطقة المحيطين الهندي والهادئ ، تهدف اليابان إلى تعزيز السلام والازدهار في منطقة تمتد من الساحل الشرقي لأفريقيا عبر الشرق الأوسط والهند وجنوب شرق آسيا وشمال شرق آسيا إلى المحيط الهادئ(496).

وقد فسرالمحللون الأمنيون، وخاصة في الولايات المتحدة، ان هذه الاستراتيجية مصممة لمواجهة النفوذ العسكري والاقتصادي المتزايد للصين في آسيا وأماكن أخرى، وقد عزز التقرير الصادرعن وزارة الدفاع الأمريكية لعام 2019 الموسوم بإستراتيجية المحيطين الهندي والمحيط الهادئ هذا الرأي، (ان الاعتراف بالصين كقوة تسعى إلى إعادة ترتيب المنطقة لصالحها من خلال التحديث العسكري والاقتصاد ي من خلال اكراه الدول على المشاركة، فإن الأساس المنطقي لاستراتيجية المحيطين الهادئ – الهندي المفتوحة هو (التنافس، الردع ، والفوز في هذه البيئة من خلال المزيد من الاستثمارات) (497).

وتقوم استراتيجية المحيطين الهندي – الهادئ الحرة والمفتوحة على ثلاث مرتكزات :

1 - تعزيز وإرساء سيادة القانون وحرية الملاحة والتجارة الحرة .

2. السعي لتحقيق الازدهار الاقتصادي والذي يتم من خلال تعزيز الشراكة الاقتصادية من خلال الاتفاقيات الاقتصادية واتفاقيات التجارة الحرة ومعاهدات الاستثمار.

---

(495)Stephen Nagy, Sino-Japanese Reactive Diplomacy as Seen Through the Interplay of the Belt Road Initiative (BRI) and the Free and Open Indo-Pacific Vision (FOIP), China Report, Vol. 57 Issue.1, Sage Publications, India, 2021, p. 12-13.

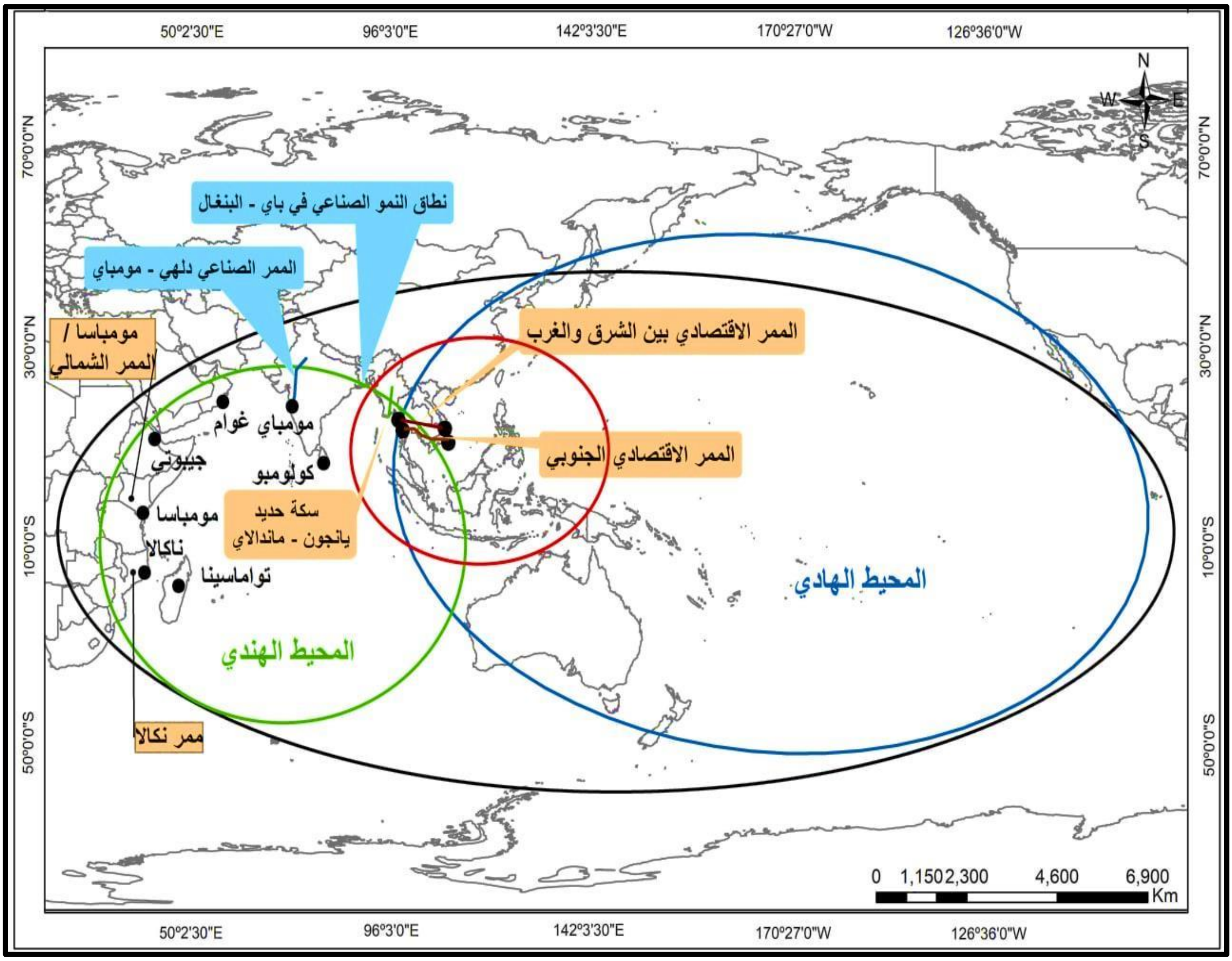
(496)Stephen Nagy, op.cit, p15.

(497)Raymond Yamamoto, Understanding Abe’s Free and Open Indo-Pacific Vision Through Japan´s Development Assistance, Maritime Issues in the Indo-Pacific: Building a Shared Vision of “Free and Open", Pacific Forum Issues & Insights Working Paper, Vol . 20 , Wp. 1, Honolulu, 2020, p.7

3. تحقيق السلام والاستقرار من خلال تعزيزالقدرات في مجال إنفاذ القانون البحري، من خلال فهم البعد الأمني لهذه الاستراتيجية، فعلى ما يبدو انها محاولة لموازنة القوة المتنامية للصين، والدليل على ذلك هو إعادة تنظيم وتوسيع قدرات القانون البحري والذي بدأ بالفعل في بداية العقد الأول من القرن الحادي والعشرين بين إندونيسيا وماليزيا والفلبين وسريلانكا وفيتنام إلى جانب خطوط الاتصال البحرية اليابانية ، وكان توفير سفن الدوريات خطوة مهمة ومثيرة للجدل لان لها نفس مواصفات ومميزات الأسلحة العسكرية وهو ما يفسرعلى انه استعداد للمشاركة بفعالية بسبب سعي الولايات المتحدة لمواجهة القوة العسكرية المتنامية للصين، ووفقًا للورقة البيضاء حول المساعدة الإنمائية لعام 2017، تسعى اليابان إلى توسيع الاتصال في جنوب آسيا وشرق إفريقيا ، وبالتالي الجمع في النهاية بين "قارتين" و "محيطان"[498].

ينظر الى خريطة (38) استراتيجية اليابان في المحيطين الهندي – الهادئ.

خريطة (38) استراتيجية المحيطين الهندي و الهادئ الحرة والمفتوحة.



([498])Raymond Yamamoto,op.cit, p.8-9.

الخريطة من عمل الباحثة اعتماداً على :
Source: Ministry of Forign Affairs of Japan, Diplomatic Bluebook 2018, https://www.mofa.go.jp/policy/other/bluebook/2018/html/chapter1/c0102.html

ان مشاريع البنية التحتية والاتصال في اليابان التي تندرج تحت مظلة استراتيجية المحيطين الهندي – الهادئ الحرة والمفتوحة وخارجها، سلطت الضوء على التزام اليابان ببناء بنية تحتية عالية الجودة تلبي متطلبات الاستدامة المالية والبيئية، وقد تم تعزيز ذلك من خلال تقديم مشروع (Blue Dots Network) نقاط الشبكات الزرقاء، وهومشروع متعدد الأطراف من قبل اليابان وأستراليا والولايات المتحدة في إطار شراكة بين القطاعين العام والخاص، وتهدف إلى تعزيز الاستدامة المالية والبيئية وترسيخ مبدأ الشفافية في مشاريع البنية التحتية، وهو ما يحاول اليابانيون ترسيخة مقارنين بذلك مبادرات اليابان مع مبادرة الحزام والطريق التي تعرضت للانتقاد بسبب تأثيراتها البيئية [499]، وبعد جائحة كوفيد -19التي أضرت اقتصادياً واجتماعياً في جنوب شرق آسيا وفي الدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق، فبالنسبة للصين هذه فرصة للتقرب من جيرانها من خلال تقديم المساعدات الطبية، وبالتالي فإن منطقة جنوب شرق آسيا ستكون أكبر المستفيدين من اشتداد المنافسة الصينية اليابانية على النفوذ في المنطقة، ومن المتوقع ان تستمر الصين في توسيع نفوذها من خلال مبادرة الحزام والطريق واستخدام أقوى أدواتها الدبلوماسية، في المقابل ستستخدم اليابان استراتيجية المحيطين الهندي – الهادئ الحرة والمفتوحة، وشراكاتها مع القوى الإقليمية الأخرى مثل الولايات المتحدة الأمريكية وأستراليا والاتحاد الأوروبي والهند ، في تعزيز التنمية والتكامل الاقتصادي للدول المطلة على المحيطين الهندي والهادئ[500]، وفي الوقت الذي كانت فيه اليابان تتبنى استراتيجية المحيطين، كانت الولايات المتحدة في عهد الرئيس أوباما تدعوا للشراكة عبر المحيط الهادئ وكانت اليابان جزءاً منها، وعندما انسحبت الولايات المتحدة من الشراكة عبرالمحيط الهادئ، قادت اليابان المفاوضات حول الشراكة عبر المحيط الهادئ واتفاقية الشراكة الاقتصادية بين اليابان والاتحاد الأوروبي، وحاولت اليابان إقناع الهند بالبقاء في الشراكة الاقتصادية للتعاون الإقليمي لمنع الهيمنة الصينية، وفي مجال الأمن الدولي، ساهمت اليابان في بناء القدرات العسكرية في جميع أنحاء منطقة المحيطين الهندي والهادئ، وأجرت قوات الدفاع البحرية اليابانية عملية الانتشار بين الهند وجنوب شرق آسيا في عام 2018، في العام 2019، اجرت اليابان عملية انتشارفي المحيطين الهندي والهادئ شملت دول مثل بروناي وماليزيا الفلبين وسنغافورة وفيتنام، وكانت

(499)Stephen Nagy, op.cit, p.16.
(500)Ibid, p18.

هذه العمليات أدوات اتصال إستراتيجية توضح التزام اليابان بدعم أمن شركائها وليس التدخل فيها في إشارة الى الصين ومبادرة الحزام والطريق [501].

ثالثاً : الموقف الاسترالي من الاستراتيجية الصينية :

جغرافياً، أستراليا وهي دوله الأكبر في اوقيانوسيا(استراليا ، نيوزلندا ميلانيزيا وبوليميزيا وميكونيزيا وهي حليفة للولايات المتحدة، ولها تأثير كبير في منطقة الآسيان وخاصة إندونيسيا وتيمور الشرقية، وتتمتع الصين وأستراليا بعلاقات ثنائية جيدة وتعاون اقتصادي، لذلك اعتمدت استراليا سياسة دبلوماسية متوازنة تجاه الصين والولايات المتحدة، وفيما يتعلق بموقف استراليا من بحر الصين الجنوبي، فتتفق استراليا مع الموقف الأمريكي فيما يتعلق بمعارضة استراتيجية الصين في بحر الصين الجنوبي وبناؤها للجزر الصناعية وتؤكد على حرية الملاحة في بحر الصين الجنوبي[502]، ويمكن مناقشة الدور الأسترالي في ضوء متغيرين أساسيين استراتيجية الصين في جزر المحيط الهادئ، واستراتيجيتها البحرية في ما يتعلق بمبادرة الحزام والطريق.

1. **استراتيجية الصين في جزر المحيط الهادئ والموقف الأسترالي منها :**

لأستراليا استراتيجية في جزر المحيط الهادئ بسبب القرب الجغرافي لهذه الجزر، فتعتبر هذه استراليا هذه الجزر هي جزء من فنائها الخلفي وان السيطرة على هذه الجزر من قبل الصين سواءا كان اقتصادياً اوسياسياً ستعتبره استراليا تهديداً لمصالحها في المنطقة .

دعمت استراليا دول جزر المحيط الهادئ من خلال تقديم المساعدات سواءاً كانت من خلال تعزيز استخدام الموارد البحرية، او من خلال تعزيز الامن الإقليمي، ومنذ العام 2001، لعبت استراليا دوراً كبيراً من خلال تعزيز الاستقرار السياسي ومحاربة الجريمة والأنشطة الإرهابية وقدمت أستراليا قوارب كدوريات وارسلت في العام 2006 قوات عسكرية الى جزر سليمان، تونغا لتعزيز الاستقرار، اضافةً الى دورها النشط في دعم منتدى جزر المحيط الهادئ [503].

تسعى الحكومة الاسترالية الى زيادة حجم المساعدات الى دول جزرالمحيط الهادئ بنسبة 35% من ميزانية المساعدة في السنوات القادمة، وقد تعهدت بتقديم 1.4 مليار دولار للفترة 2019-2020، ولم تكن استراليا هي الوحيدة التي رفعت من ميزانية مساعدتها لمنطقة المحيط الهادئ، فقد رفعت نيوزلندا من حجم ميزانية المساعدات الى30%، ووفقًا لوزير الخارجية

---

(501)Ota Fumio, The Difference between BRi and FOIP, Maritime Issues in the Indo-Pacific: Building a Shared Vision of "Free and Open", Pacific Forum Issues & Insights Working Paper, Vol. 20, Wp. 1, Honolulu, 2020, p.20-21.

(502) Guomin, Understanding Westward Policy of China and Eastward Policy of India, in India and China Construnting a Peaceful Order in The in The Indo-Pacific, ed, Gurpreet S Khurana,Antara Ghosal Singh, First Published, National Maritime Foundation, new delhi, 2016, p48.

(503) Thomas Lum, Bruce Vaughn, The Southwest Pacific: U.S. Interests and China's Growing Influence (Report), Congressional Research Service, United States, 2007, p.19.

الأسترالي مايك باين ، فإن أستراليا "تعمق مشاركتها مع الشركاء والحلفاء في جميع أنحاء منطقة المحيطين الهندي والهادئ من اجل نقل علاقتنا مع جيراننا في المحيط الهادئ إلى مستويات جديدة" ، كما رفعت الولايات المتحدة مساعداتها الى 8% واليابان 6%، ويرى العديد من المراقبين، بأن زيادة المساعدات مرتبط بشكل مباشر بتزايد النفوذ الصيني في المنطقة، ولابد من للحد من هذا النمو(504)، تنظر استراليا بقلق من انشاء أي قواعد عسكرية من قبل أي دولة اجنبية (الصين) في دول جزر المحيط الهادئ ، ذلك عملت استراليا على عقد اتفاق امني مع دول جنوب المحيط الهادئ ، في العام 2018، وسيتم إبرام اتفاقية في منتدى جزر المحيط الهادئ في ناورو، و يتضمن التعاون الدفاعي بين دول المنتدى الثمانية عشر، وقالت وزيرة التنمية الدولية الأسترالية ، إن الاتفاقية " توفر إطارًا للاستجابة للتهديدات الناشئة"، ويأتي ذلك نتيجة تزايد القلق الأسترالي والنيوزلندي من الأنشطة الصينية في جنوب المحيط الهادئ، وفيما يخص الملف الامني في المنطقة هو برنامج الأمن البحري الأسترالي في المحيط الهادئ والذي وصفه رئيس الوزراء السابق تورنبول باعتباره (حجرالزاوية في المشاركة الدفاعية لأستراليا في جنوب المحيط الهادئ)، ويهدف هذا البرنامج إلى تسليم 19 سفينة دورية بحرية جديدة إلى 12 دولة من جزر المحيط الهادئ (505)،ان أستراليا تواجه خياراً استراتيجياً بشأن سياستها في المحيط الهادئ بسبب زيادة النفوذ الصيني في المنطقة، ولديها خيارين: إما ان تزيد من مساعداتها لمواجهة النفوذ الصيني في المحيط الهادئ وإقناع حكومات جزرالمحيط الهادئ على نهج سياسي يعطي لاستراليا الأفضلية في المنطقة، أوالعمل المشترك مع الحكومة الصينية ودول جزرالمحيط الهادئ لتقديم التنمية التي يستفيد منها سكان الجزر وتحافظ على مصالح جميع الأطراف، ان تناقص النفوذ الأسترالي وزيادة النفوذ الصيني هي الحقائق الجديدة التي كشفتها الوثائق في منطقة دول جزرالمحيط الهادئ والتي يجب على استراليا ان تخطط لها جيداً (506).

2. استراتيجية الصين البحرية والموقف الأسترالي :

بسبب النتائج الجيوسياسية لمبادرة الحزام والطريق وتأثيراتها الأمنية على الولايات المتحدة أبقت استراليا نفسها بعيدة عن المشاركة بسبب موقفها المساند للولايات المتحدة، ان القلق الاستراتيجي بسبب الصعود الصيني يعني أن أستراليا قد تجد نفسها عرضة للضغوطات الامريكية للامتناع عن المشاركة في مبادرة الحزام والطريق ، وفي العام 2014 قررت استراليا ان تصبح احد الأعضاء المؤسسين في البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية، كما تعرضت

(504)Saber Salem, op.cit, p.247.
(505)Willem Oosterveld et al, op.cit, p56-57.
(506)Paul darcy, China in the Pacific: Some Policy Considerations for Australia and new Zealand, discussion Paper, No.4, research School of Pacific and asian Studies, Australian National University, Australian, 2007, p.8.

أستراليا لضغوط أمريكية بعد قرارها السماح بإيجار ميناء داروين لشركة صينية على الرغم من أن الصفقة تم فحصها والموافقة عليها من قبل وكالات الدفاع والأمن الأسترالية (507)، ومن الأسباب الأخرى من عدم انضمام استراليا هو حسب قول الحكومة الأسترالية لا يمكنها المصادقة على الدخول في مبادرة تتألف من مشاريع تعاني من ضعف الشفافية ومعايير الحكم وان سجل الصين في الاستثمارات الخارجية يثير المخاوف ومثال على ذلك الكثير من المشاريع التي اقامتها الصين واحدة منها في تونغا فبحلول عام 2014 ، كانت ديون تونغا قد وصلت الى114 مليون دولار أمريكي لبنك التصدير والاستيراد الصيني مما يعكس حجم الديون على العديد من مشاريع البنية التحتية (508)، وبعد جائحة كوفيد-19، التي اثارت الجدل حول السياسة الخارجية الرئيسة للصين ، أعلنت حكومة ولاية فيكتوريا التابعة لأستراليا الاتحادية بأن مبادرة الحزام والطريق "ستخلق فرصًا للأعمال التجارية الفيكتورية وفرص للوظائف المحلية، وبعدها وقعت حكومة ولاية فيكتوريا على مبادرة الحزام والطريق بدون استشارة الحكومة المركزية في كانبيرا، فيكتوريا هي الولاية الأسترالية الوحيدة التي وقعت رسميًا على مبادرة الحزام والطريق مع اللجنة الوطنية للتنمية والإصلاح في الصين وهو ما يتعارض مع موقف الحكومة الفيدرالية بعدم الانضمام، وبتوقيعها على المبادرة تضع فيكتوريا استراليا امام موقف حرج بعد توقيعها رسمياً على استراتيجية المحيطين الهادئ – الهندي والتي تم الحديث عنها سابقاً مع الولايات المتحدة للمساعدة في تطوير البنية التحتية في منطقة المحيطين الهندي والهادئ لمواجهة مبادرة الحزام والطريق ، وبموجب مجالات التعاون المتفق عليها، التزم الجانبان بمبدأ زيادة مشاركة شركات البنية التحتية الصينية في برنامج إنشاء البنية التحتية في فيكتوريا تؤكد السناتورسارة هندرسون إن مبادرة الحزام والطريق في الصين هي الطريق الخطأ لفيكتوريا، وأن حكومة ولاية فيكتوريا يجب أن تلغي هذه الاتفاقية وستستفيد فيكتوريا من رأس المال الصيني لدعم المشاريع الكبرى للدولة حيث لا يوجد لديها وسيلة اقتصادية أخرى لتمويل برنامج البنية التحتية الضخم الذي تبلغ قيمته 107 مليار دولار بينما تواجه فيكتوريا عجز كبير في الميزانية (509)، بعدها وفي العام 2021 قررت استراليا الغاء الاتفاقية مع الصين بسبب قلة تشاور فيكتوريا مع مع وزارة الشؤون الخارجية والتجارة والرقابة الفيدرالية قبل توقيع الاتفاقية مع الصين في أكتوبر 2019، وقال رئيس الوزراء الاسترالي "أن اتفاقية فيكتوريا لمبادرة الحزام والطريق تتعارض مع سياسة

(507)James Laurenceson, Decision time: Australia’s engagement with China’s Belt and Road Initiative, (report), Australia-China Relations Institute, the University of Technology, Sydney,2017, p.4
(508) James Laurenceson,op.cit, p.7.
(509)John Varano, The State of Victoria and China’s Belt and Road Initiative: Where Does it Leave Victorians?, Australian Outlook, Australian Institute of International Affairs13 May 2020, : https://www.researchgate.net/publication/341359556

الحكومة الأسترالية وتقف بالضد من المصلحة الوطنية لأستراليا وهي محاولة من قبل الصين لتوسيع نفوذها في المنطقة وتجاوز الحكومة الفيدرالية،" وكان رد السفارة الصينية في استراليا على هذه الخطوة بأنها غير معقولة واستفزازية، وان الحكومة الاسترالية غير جادة في تحسين العلاقات بين الصين وأستراليا، وانه سيلحق الضرر بالعلاقات الثنائية وسيكون له تأثير سلبي على العلاقات الاقتصادية والتجارية التي تشهد حالة من التدهور والجمود بين الصين وأستراليا[510].

المبحث الثالث التنافس الأمريكي - الصيني في المحيط الهادئ

أولا : التنافس الأمريكي - الصيني في المحيط الهادئ:

بعد انتهاء فترة الحرب الباردة وبروز نظام القطب الواحد، كانت الصين احد الأقطاب المرشحة لانهاء مرحلة الهيمنة الامريكية، وبعد احداث 11سبتمبر 2001، ومع بدأ الحملة الامريكية للحرب على ما يسمى بالإرهاب التي حولت الانظار الامريكية اتجاه الشرق الأوسط ، الا ان الصين قد بقيت في مدارك صناع القرارالامريكان كمنافس، وفي عهد الرئيس أوباما تحولت استراتيجية الولايات المتحدة نحو شرق آسيا وفي هذه الفترة قد أصبحت الصين قوة اقتصادية وعسكرية منافسة للولايات المتحدة وبالتالي فأن ذلك كان بداية لنهاية عصرالأحادية القطبية، ومع تزايد حدة التنافس بين الولايات المتحدة والصين والتي انتقلت الى الفضاء الجغرافي حيث تتقاطع مصالح الدولتين، لذلك كانت مياه غرب المحيط الهادئ مسرح لهذا التنافس، مثلما كانت أوروبا المسرح الرئيس للتنافس بين الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتي السابق الا ان هنالك اختلافات كثيرة بين الاثنين، منها ان مسرح المحيط الهادئ غير مقسم وان هنالك تداخل في المصالح الحيوية لكلا الجانبين في المحيط ومن الصعب تحديدها على العكس من التنافس الذي كان بين الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتي السابق والاختلاف الاخر ان مسرح التنافس بين الطرفين هو المجال البحري الذي يختلف عن المجال البري حيث يعد مجالاً ثابت من الناحية العسكرية كما كان فترة الحرب الباردة، وفي المجال البحري يمكن ان تزيد الحوادث البحرية التي قد تؤدي الى تصاعد حدة النزاع والتي من الممكن ان تتحول الى عمل عسكري كبير، كما في الكثير من الحوادث التي حصلت بين البحرية الامريكية وجيش التحرير

([510]) John Varano, Tearing Up the Belt and Road Initiative: Australia's Rejection of China's New Silk Road in Victoria, Australian Institute of International Affairs , 2021 https://www.internationalaffairs.org.au/australianoutlook/tearing-up-the-belt-and-road-initiative-australias-rejection-of-chinas-new-silk-road-in-victoria/

الشعبي [511]، وفي السنوات الأخيرة قد تزايدت حدة المنافسة الأمنية بين الولايات المتحدة والصين لكن الى الآن تجنب الطرفان الصراع العسكري، ومثال على ذلك يرى العديد من الاستراتيجيين الأمريكيين أن الأنشطة البحرية الصينية في بحر الصين الجنوبي والشرقي ، قد قوضت المصالح الاستراتيجية الامريكية في المنطقة، ولكن ليس بالمستوى الذي يتطلب ردًا عسكريًا، في المقابل يرى المراقبون والباحثون الصينيون بأن عمليات القوات الامريكية البحرية والجوية في المنطقة والتدخل في النزاعات البحرية قد أضر بمصالح الصين، ويرى الكثير من الباحثين الأمنيين ان

طبيعة العلاقة بين الصين والولايات المتحدة يمكن وضعها ضمن مصطلح "المنطقة الرمادية"[512].

وهنالك تقرير صادر عن مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية، قد عرفت المنطقة الرمادية على انها منطقة غامضة فهي ليست حرب كاملة ولا سلاما تاما وهي تعتمد على طبيعة الموقف والادوات والاستراتيجيات المستخدمة في هذا الموقف، وتعرف على انها سلسلة من الجهود التي تهدف الى تحقيق اهداف امنية دون اللجوء الى استخدام القوة بشكل مفرط ، ويرى الباحثون الى ان هنالك بعض القضايا الجغرافية التي يمكن وضعها ضمن هذا المفهوم منها بحر الصين الجنوبي، وبحر الصين الشرقي، ومضيق تايوان، ويمكن ان تنتقل المنافسة ضمن المنطقة الرمادية إلى ساحات أخرى مثل الفضاء الإلكتروني والفضاء الخارجي، ويمكن أن تحدث بين دول أخرى أيضًا [513].

كان هنالك صراع في المصالح الصينية – الأمريكية في رؤية كل منهما في المحيط الهادئ والهندي، وقد عبرت عن الرؤية الامريكية الإدارات المتعاقبة (أوباما – ترامب - بايدن)، والتي تنص على إعادة التوازن في منطقة آسيا والمحيط الهادئ، في استهداف الحفاظ على الحرية والانفتاح والأمن والاستقرارالإقليمي، ومنع الصين من الهيمنة على المنطقة وانشاء نظام نفوذها الخاص، بينما تنظر الصين الى منطقة المحيطين على انها نموذج متمحور حول الصين ويعتمد عليها في تعزيز التكامل الإقليمي، إنّ الأهداف الصينية للمنطقة تتضمن الحفاظ على السيادة

(511)Avery Goldstein, US–China Rivalry in the twenty-first century: Déjà vu and Cold War II, China International Strategy Review, The Institute of International and Strategic Studies, Volume 2, issue 1, Peking University, china, 2020, p. 54-56.

(512) Gui Yongtao and Li Boran, Managing U.S.-China Gray Zone Competition and Mitigating Security Tensions in the Asia-Pacific Region, in Alice D. Ba etal, eds, The U.S. and China in Asia: Mitigating Tensions and Enhancing Cooperation, Pacific Community Initiative, Washington, 2019, p.21.

(513) Ibid, op.cit, p.21-22.

والتنمية الاقتصادية والعمل على استقرارالبيئة الخارجية، لكن الطرفين يتنافسان لتقديم رؤى مختلفة للمنطقة [514]، ومن اهم مناطق الخلاف والتنافس في المحيط الهادئ بين الولايات المتحدة والصين هو موضوع جزيرة تايوان ومضيق تايوان، التي تعتبر العقبة الرئيسة في العلاقات الصينية الأمريكية، فخلال العقود الماضية مارست الولايات المتحدة استراتيجية المنطقة الرمادية فيما يتعلق بتايوان، ففي العام 1979، شرعت الولايات المتحدة بقانون يسمح ببيع الأسلحة إلى تايوان من أجل الدفاع عن نفسها ولم يتم تحديد أي موعد لإنهاء هذا القانون[515]، ومنذ العام 2016، عاد موضوع تايوان للواجهة ليحدث هزات جديدة في العلاقات الصينية الأمريكية، وفي مارس 2018، وقع الرئيس الأمريكي دونالد ترامب على قانون يسمح بالمشاركة الدبلوماسية بين المسؤولين التايوانيين والأمريكيين، وتشجيع الزيارات وعلى كافة المستويات، وفي سبتمبر 2018 وافقت الولايات المتحدة على بيع330 مليون دولار من قطع الغيار وغيرها من المعدات لدعم القوات الجوية التايوانية، وفي محاولة لتهدئة الصين اكد ترامب من خلال مكالمة مع الرئيس الصيني على سياسة الصين واحدة، ولم تتخذ الحكومة الصينية أي إجراءات تستهدف الولايات المتحدة مباشرةً، بل كانت ردة الفعل الصينية تستهدف تايوان، فقد عملت الصين على زيادة الضغط العسكري على تايوان، فوفقا لبيانات وزارة الدفاع الوطني الصينية فقد تم اجراء تدريبات عسكرية في مضيق تايوان في ابريل 2018 وقد تم استخدام الذخيرة الحية، وفي اليوم التالي أرسلت القوات الجوية لجيش التحريرالشعبي قاذفات للقيام بدوريات في المنطقة المحيطة بتايوان وهو استعراض يبعث برسالة واضحة على القدرات الصينية لحماية السيادة الوطنية، كان الرد الأمريكي على ذلك ارسال قاذفتين من طراز B-52 التي حلقت بالقرب من جزر دونغشا (جزر براتاس) وردت الصين ان أرسلت طائرة حربية في 27 ابريل 2018 للقيام بدوريات في منطقة بالقرب من تايوان، من اجل إظهار القوة الصينية في حماية السيادة ومعارضة تدخل القوى الأخرى، وعلى الرغم من تزايد التوترات بين الصين والولايات المتحدة حول مضيق تايوان الا ان الدولتين تحاولان تجنب الاعمال العسكرية المباشرة، لذلك لم تستهدف الصين الوجود العسكري الأمريكي في غرب المحيط الهادئ، كذلك لم ترسل الولايات المتحدة سفن حربية بالقرب من الساحل الصيني[516]، ومنذ العام 2019، بدأت السفن الحربية الامريكية الإبحارعبر مضيق تايوان بشكل مستمر، ولكن ما يزيد خطر حدوث ازمة عسكرية هو احتمالات حدوث

([514]) Bonny Lin et al, Regional Responses to U.S.-China Competition in the Indo-Pacific Study Overview and Conclusions, Published by the Rand Corporation, California 2020, p.12.

([515]) Gui Yongtao and Li Boran, op.cit, p.26.

([516]) Gui Yongtao and Li Boran, op.cit, p.28.

اطلاق نار عرضي أو اجبار الصين على تبني أساليب عسكرية لمواجهة محاولات الانفصال او التدخل الأجنبي بما يتجاوز قانون الصين لعام 2005 الذي يمنع حالات الانفصال، وفي مثل هذه السيناريوهات قد تدخل الصين والولايات المتحدة في نزاع عسكري أو حتى حرب في مضيق تايوان[517]، وقد اصدر وزير الخارجية الأمريكي السابق مايكل بومبيو في تموز2020، موقف الولايات المتحدة بشأن المطالبات البحرية في بحر الصين الجنوبي، وحرية الملاحة في مضيق تايوان ، وقد اكد دعم الولايات المتحدة لقرارات محكمة لاهاي بشأن بحر الصين الجنوبي، وكما كثف الجيش الأمريكي من عمليات حرية الملاحة واجراء البحرية الأمريكية تدريبات مشتركة في فبراير2021مع حاملة الطائرات (USS Roosevelt)، في بحر الصين الجنوبي، وتعتقد الصين أن الولايات المتحدة تغير سياستها تجاه تايوان، حيث باعت لها أسلحة متطورة ، وارسلت السفن البحرية الأمريكية التي عبرت مضيق تايوان، وزيادة الدعم لتايوان في المحافل الدولية ، على الرغم من أن الرئيس بايدن وفريقه قد اكدوا على العودة الى السياسة التقليدية فيما يخص قضية تايوان [518]، وبعد العملية الخاصة كما اطلقت عليها روسيا في أوكرانيا في 24-2-2022، عادت قضية تايوان الى الواجهة من جديد بعد عدة تحركات قامت بها الصين وأصبح هنالك حديث من قبل الاستراتيجيين ومراكز الدراسات حول عملية مشابهه من الممكن ان تقوم بها الصين في تايوان، فعلى الرغم من ان الصين في الوقت الحاضر لا يبدو انها تفضل التدخل المباشر كما فعلت روسيا على حد قول بعض الباحثين، الا ان الاحداث الجيواستراتيجية المتسارعة منها السياسة الخارجية الامريكية المتقلبة من الممكن ان تغير من استراتيجية الصين الكبرى، ان تداعيات الازمة الأوكرانية وخاصةً عدم وجود ردود فعل موحدة من قبل دول العالم، مما يثير قلق تايوان، والتي يفرض موقعها الجيوسياسي عند تقاطع القوة الصينية والأمريكية ان تكون عرضة للتحولات في ميزان القوى[519]، وفي مقالة نشرت في جريدة النيويورك تايمر بتاريخ 20-3-2022، قارن احد الباحثين بين الوضع بين أوكرانيا وروسيا والصين وتايوان بالقول "ان الصين لديها الكثيرمن عناصر القوة التي لاتمتلكها روسيا، فأقتصادها كبير ومتنوع

([517])Tuosheng Zhang, Strengthening crisis management, the most urgent task in current China–US and China–Japan security relations, China International Strategy Review, Volume 3, Issue 2, The Institute of International and Strategic Studies (IISS), Peking University,china, 2021, p. 36.

([518])Jishe Fan, Managing China–U.S. “strategic competition”: potential risks and possible approaches, China International Strategy Review, Institute of International and Strategic Studies, Volume.3, issue.2, Peking University,china, 2021, p.239.

([519]) Emily Holland, Ukraine and Taiwan: Small Powers in the Shadow of Great Power Rivalries, in Bonnie S. Glaser, Matthew.p. Funaiola, eds, Perspectives on Taiwan: Insights from the 2017 Taiwan-U.S. Policy Program, Center for Strategic and International Studies, Washington, 2018, p.3 .

مما يخفف من العقوبات في حال تم فرضها على الصين في حال غزت تايوان، وان الدول التي ستفرض العقوبات على الصين (الولايات المتحدة والدول الأوروبية واليابان)، فإن هذه الدول تعتمد بشكل كبير في تجارتها مع الصين أكثر من اعتمادها على التجارة مع روسيا، أضافةً لما تتمتع به الصين من قوة عسكرية كبيرة، اضافةً الى ان تايوان غير معترف فيها كدولة مستقلة حتى من قبل الولايات المتحدة على عكس أوكرانيا، لكن من الناحية الاستراتيجية فاذا فكرت الصين من غزو تايوان يتعين عليها قطع ما يقارب 100 ميل من المحيط الهادئ وهي عملية صعبة الى حد ما، ويختم الكاتب بالقول ان لدى الصين الوقت الكافي لتطوير اسطولها البحري وعزل اقتصادها

عن العقوبات المحتملة والاستفادة من أخطاء روسيا في أوكرانيا [520]، وفي تطور كبير للاحداث زارت رئيسة مجلس النواب الامريكية نانسي بيلوسي في 8\3 \2022 تايوان ، مما اثار ردة فعل غاضبة من قبل القادة الصينيين وقام نائب وزير الخارجية الصيني باستدعاءالسفير الأمريكي لدى الصين نيكولاس بيرنز وقدم احتجاجات قوية على زيارة بيلوسي إلى تايوان ووصف الزيارة بأنها "انتهاك خطير لمبدأ الصين الواحدة"، وكرد فعل للصين على تايوان تم إيقاف صادرات الرمال الطبيعية ووقف استيراد بعض الأسماك والفواكه من الجزيرة، في الوقت الذي وضع فيه جيش التحرير الشعبي في حالة تأهب قصوى معلنا عن مناورات عسكرية في المياه حول الجزيرة وتشمل "إطلاق نار بالذخيرة الحية" في مضيق تايوان وينظر إلى هذه المناورات على أنها أكبر استعراض عسكري قريب من الصين منذ ازمة مضيق تايوان [521].

اذن تعد قضية تايوان احدى القضايا الاستراتيجية للتنافس بين الولايات المتحدة والصين في المحيط الهادئ، ويمكن استعراض قضايا أخرى للعلاقات الامريكية – الصينية ومنها :

1. **العلاقات الأمريكية – الصينية في ظل جائحة كورونا:**

في ابريل من العام 2020، كتب هنري كيسنجر مقالة حيث توقع أن جائحة كورونا ستغير النظام العالمي إلى الأبد، وقال قبل ذلك إنه لاعودة في العلاقات الصينية الأمريكية ، لذلك ان تأثير الوباء في النظام الدولي سيؤدي الى تحول التعاون الاستراتيجي بين الصين والولايات المتحدة إلى ما يعرف بالتنافس الاستراتيجي، لقد بدأت الولايات المتحدة وحلفاؤها نظام دولي جديد اصبحت الصين خارجه، على الرغم من ان هنالك تاريخ للتبادل التجاري والاقتصادي في

([520]) German Lopez, Is Taiwan Next? China is watching Russia’s invasion of Ukraine closely, March 20, 2022, The New York Times, https://www.nytimes.com/2022/03/20/briefing/taiwan-china-ukraine-russia.html

([521]) زيارة بيلوسي لتايوان ـ الصين ترد بمناورات عسكرية وعقوبات اقتصادية، https://www.dw.com/ar

نظام منظمة التجارة العالمية بين الصين والولايات المتحدة ، وتستفيد الصين من الصادرات والتكنلوجيا، كما ان أسواقها الخارجية في الولايات المتحدة سريعة النمو، وتصدر الولايات المتحدة 26٪ من طائرات بوينج ، 56٪ من فول الصويا ، 16٪ سياراتها ، 23٪ من منتجاتها الزراعية إلى الصين، وبلغ الاستثمار الصيني غير المالي في الولايات المتحدة 50 مليار دولار أمريكي في عام 2016، وشمل 44 ولاية، وما ان استلم ترامب منصبه حتى اعتبر الصين دولة منافسة استراتيجية وانها من الدول الرافضة للنظام الدولي الذي تقوده الولايات المتحدة، وكان الرد الأمريكي هو إعتماد استراتيجية شاملة وطويلة الأمد لمنافسة الصين من خلال برنامج حكومي شامل[522]، لقد أصبحت القضايا الاقتصادية والتجارية هي المحورية في السياسة الأمريكية تجاه الصين، وعند ظهور فيروس كورونا في الصين وانتشاره الى باقي دول العالم، وعلى عكس كل التوقعات زاد وضع الوباء العلاقات الامريكية – الصينية سوءاً، واتخذت الولايات المتحدة الأسلوب التصادمي في جميع القضايا في علاقتها مع الصين [523]، ويرى الباحثون ان العلاقات بين الصين والولايات المتحدة قبل جائحة كوفيد 19 ليس كما بعدها، وقد كشفت استطلاعات الراي ان هنالك اراء سلبية من قبل الجمهور الأمريكي تجاه الصين ووصلت العلاقات الدبلوماسية الى أدنى مستوياتها، وفيما يخص العلاقات الاقتصادية والتجارية، فعلى الرغم من تعليق الحرب التجارية بعد الاتفاق الذي تم التوصل اليه في يناير 2020، لم تتم معالجة المشكلات الرئيسة بين الجانبين، منها عدم رفع الرسوم الكمركية المرتفعة التي فرضتها على الصين في السابق، وقد يؤدي الوباء إلى تسريع انسحاب رأس المال الأمريكي من الأسواق الصينية، اضافةً الى تضاؤل الثقة الاستراتيجية حيث ستزيد الولايات المتحدة ضغوطها على الصين فيما يتعلق بالعلاقات التجارية والمنافسة التكنولوجية والأمن السيبراني، ويرى بعض الباحثين ان جائحة كوفيد 19 سوف تسرع من تراجع العولمة وأن الحرب الباردة الجديدة ستزيد من الهوة في العلاقات الامريكية – الصينية ، ويرى البعض الاخر الى ان سياسة الولايات المتحدة تجاه الصين بعد الوباء ستتحول الى سياسة الاحتواء، ومع ذلك لا تزال الولايات المتحدة تلقي اللوم على الصين باعتبارها بؤرة الوباء بسبب عدد حالات الاصابة وعدد الوفيات حيث تحتل الولايات المتحدة المرتبة الأولى، ومع اقتراب نهاية رئاسة ترامب وموعد الانتخابات الرئاسية الأمريكية كان هناك تصعيد في الخطاب اللاعقلاني وكان التركيز فيه منصباً على

(522)NanshengYuan, Reflections on China–US Relations after the COVID-19 pandemic, China International Strategy Review, The Institute of International and Strategic Studies,Volume 2, issue 1, Peking University,china, 2020, p.15
(523)Jishe Fan, op.cit, p.236.

الصين من اجل كسب الراي العام لاعادة انتخابه مره أخرى[524]، لقد وجهت جائحة كورونا ضربة قوية للاقتصاد الأمريكي، ولا يعني ذلك سيكون للصين فرصة لزيادة نموها الاقتصادي، لذلك فان الصعوبات الاقتصادية التي تواجهها الصين والولايات المتحدة سيكون لها تأثير سلبي على الطرفين وعلى العالم اجمع [525].

اما العلاقات الصينية - الامريكية في ظل إدارة بايدن، فبينما تعهد ان تكون سياسته أمريكا اولاً، الا انه ومنذ توليه السلطة في يناير2021، ترك السياسات الامريكية على ما هي عليه وقد ادعى انها أدوات مشروعة للسياسة الخارجية للدفاع عن المصالح الاقتصادية الأمريكية، وقد ازدادت عدد الشركات العسكرية الصينية التي تم وضعها في خانة الأنشطة التجارية المخالفة للمصالح الأمريكية، كما أبقت على سياسة التمييز ضد العلماء والطلاب الصينيين الذين يرغبون في الدراسة وإجراء البحوث في الولايات المتحدة، وعندما ألقى بايدن أول خطاب له في 4 فبراير 2021، ذكر ان الصين هي أخطر منافس لأمريكا وان على القيادة الامريكية مواجهة الطموحات الصين المتزايدة لمنافسة الولايات المتحدة[526]،وقد عملت ادارة بايدن على تعزيز استراتيجية المحيطين الهندي والهادئ، كما عقد بايدن حوارًا أمنيًا رباعيًا مع قادة اليابان وأستراليا والهند، من اجل تنسيق المواقف بشأن القضايا السياسية والاقتصادية والأمنية في منطقة المحيطين الهندي والهادئ، وقد أصدرت الولايات المتحدة واليابان بيانًا مشتركًا وقد تضمن البيان مجموعة من القضايا ومن بينها ما يتعلق بالصين، ويرى بعض المراقبين بان الولايات المتحدة تحاول انشاء حلف الناتو الاسيوي على غرار حلف شمال الأطلسي في أوروبا من اجل منافسة الصين واحتواءها، ان الضغوط الامريكية فيما يتعلق بالصين من الممكن ان تتسبب في حدوث أزمات[527]، وفي التقرير الذي صاغه فريق العمل التابع للبنتاغون، والذي تم إنشاؤه لمراجعة سياسات وزارة الدفاع تجاه الصين، ومن بين مقترحاتها هو القيام بعملية محددة لمنطقة المحيطين الهندي والهادئ، مما يسهل العمل على قيادة عمليات المنطقة في تأمين الموارد، وهذا يتطلب ميزانية تقدر ب5 مليار دولار لمبادرة الردع في المحيط الهادئ، والتي تهدف إلى التزام الولايات المتحدة بتعزيز القوة والتفوق على الصين في المحيطين الهندي والهادئ، وقد اشتكت الصين من

---

(524)NanshengYuan, op.cit, p.16-17.
(525)Ibid, p.20.
(526)Wei Zongyou and Zhang Yunhan, The Biden Administration’s Indo-Pacific Strategy and China-U.S. Strategic Competition, China Quarterly of International Strategic Studies,Vol.7,No.1, Shanghai Institutes for International Studies, Singapore, 2021 ,p.4.
(527)Jishe Fan, op.cit, p.240.

زيادة حالات المراقبة بالقرب من سواحلها[528]، لقد اصبح المسؤولين الصينيين يرفضون سياسة الولايات المتحدة في النظام الإقليمي والعالمي وقد أشار الكتاب الأبيض للدفاع الصيني لعام 2019 إلى ذلك (لقد قوضت الهيمنة الامريكية النظام الأمني الدولي من خلال سياسات القوة والصراعات الإقليمية المستمرة والحروب التي كانت الولايات المتحدة مسؤولة عنها بشكل أساسي)، وكما ينظر المسؤولين الصينيين للولايات المتحدة على أنها مصدر العسكرة وانها تهديد للسلام والاستقرار في بحر الصين الجنوبي، وان المخاوف الامريكية وادعاءاتها بشأن القوة البحرية الصينية وما هي الا رغبة في إدامة تفوقها العسكري واستراتيجيتها في الاحتواء، في حين ان عدم مصادقة الولايات المتحدة على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار يكشف مدى الازدواجية الامريكية في العالم [529]، هذا ما يخص سياسة الولايات المتحدة اتجاه الصين في فترة انتشار جائحة كوفيد 19، الا ان هنالك قضايا أخرى يمكن ان نعرج اليها تخص التنافس الصيني الأمريكي في المجالات التقنية وفي الامن السيبراني .

2. **التنافس الأمريكي – الصيني في المجال التقني والامن السيبراني .**

هنالك منافسة طويلة الأمد في المجال التكنلوجي بين صناع القرار في كل من الولايات المتحدة والصين من اجل السيطرة واحتكار التقنيات التي تدخل في الصناعات المهمة، بما في ذلك أشباه الموصلات، وأجهزة الكمبيوتر، والذكاء الاصطناعي ، والروبوتات ، والجيل الخامس وغيرها، ويعتقد صناع القرارفي الولايات المتحدة والصين أن هذه التقنيات ضرورية لتطوير الإنتاجية وحتى للأمن القومي، وبالتالي من يسيطر على التكنلوجيا سوف يتحكم في الاقتصاد العالمي، ان المنافسة التكنولوجية بين الولايات المتحدة والصين لها ابعاد أوسع من موضوع الإنتاجية والصناعات بل ابعاد تتعلق بالامن القومي، وقد طرحت استراتيجية الأمن القومي لعام 2017 فكرة انشاء قاعدة تضم مجموعة من الشركات التي تعمل في مجال البحث والتطوير وإنتاج هذه التقنيات، وان الشركات في هذه القطاعات هي أصول استراتيجية وهي بحاجة الى الحماية من المنافسين الاخرين مثل الصين التي كما يقولون انها تستخدم أساليب غير مشروعة وغير قانونية للحصول على التكنولوجيا الأمريكية، ويرى العاملون في هذا القطاع ضرورة ان تكون الشركات الأمريكية رائدة في قطاعات التكنولوجيا الفائقة، ومن جانب آخر ان الاستراتيجية الصينية في الأساس قائمة على البعد التكنلوجي، وان لدى الرئيس الصيني رؤية في

([528]) International Crisis Group, Competing Visions of International Order in the South China Sea, Crisis Group Asia Report No.315, 2021, Belgium, p.24.
([529]) International Crisis Group, op.cit, p.25.

ان تكون الصين رائدة في مجال التكنولوجيا العالمية، ودعى تشي جينغبينغ من خلال العديد من الخطابات إلى أن تكون الصين (قوة إلكترونية عظمى) ويعني ذلك ان تحتل الصين الصدارة في قطاعات التكنولوجيا الفائقة السرعة، وقد قطعت الشركات الخاصة بالفعل خطوات كبيرة في بعض قطاعات التكنولوجيا العالية وخاصة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، وحث تشي على ضرورة توسيع السياسات الصناعية، وتحقيق المنافسة التكنولوجية بين الولايات المتحدة والصين، بعد الإجراءات الأمريكية ضد شركات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات الصينية ZTE و هواوي، وقد اكد الكثيرمن المسؤولين الصينيين على ضرورة الاعتماد على التكنلوجيا الصينية في مواجهة إجراءات سياسة ترامب المختلفة الموجهة لشركات التكنولوجيا الصينية[530].

يشعر صناع القرار في الولايات المتحدة بالقلق من استخدام الصين للتجسس الصناعي ، سواء التقليدي أو الذي يتم عبر الإنترنت من اجل سرقة التقنيات الأمريكية التي تمنح الشركات الصينية ميزة في عملية تطوير التكنولوجيا، وقد أدت الإجراءات القانونية الامريكية ضد شركة Fujian-Jianhua بتهمة سرقة أسرار تتعلق بتكنولوجيا أشباه الموصلات الأمريكية، والذي يؤرق صناع القرار والمستثمرين الأمريكيين أن الصين قد استغلت الثغرات الموجودة فيها الضوابط القانونية والتنظيمية الأمريكية لتطوير تقنيات عالية الدقة، وقد أشار العديد من الخبراء الى نقاط الضعف في قوانين مراقبة الصادرات الأمريكية وعملية مراجعة الاستثمار وقد باعت الشركات المتعثرة تقنيتها الفريدة لتصميم الرقائق إلى شركة صينية يمكنها الآن تصميم رقائق وإنتاجها بمفردها ، مما يمثل تحديًا كبيرًا للشركات الأمريكية مثل شركة (Intel)،المحرك الأخير للمنافسة التكنولوجية يتعلق بسلاسل التوريد، يشعر الكثيرون في الولايات المتحدة بالقلق من أن بعض الشركات، لا سيما في قطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصالات ، لديها سلاسل توريد تعتمد بشكل كبير على الشركات المصنعة الصينية، وهي نقطة ضعف يمكن للاستخبارات الصينية أن تستغل سلاسل التوريد هذه للوصول إلى المعدات المدنية أو العسكرية الأمريكية، ويمكن للحكومة الصينية قطع الإمداد كمصدر للضغط في حال حدوث أي ازمة بين الولايات المتحدة والصين، وقد عملت إدارة ترامب على العمل مع الشركات الامريكية للحد من نقاط الضعف هذه[531]، وهنالك موضوع آخر مرتبط بالتكنلوجيا وهو الأمن السيبراني الذي كان في السنوات الأخيرة من القضايا التي أضحت محل للخلاف بين الولايات المتحدة والصين، وتدعي الولايات المتحدة ان

([530]) Evan S. Medeiros, The Changing Fundamentals of US-China Relations, The Washington Quarterly, Volume 42, Issue Published by Taylor & Francis,UK 2019,p.109-110.
([531]) Evan S. Medeiros, op.cit, p.111.

الصين بدأت تستهدف البيانات الاقتصادية الخاصة ومعلومات الأمن القومي، واصبح الفضاء السيبراني مجال جديد للصراع بين وزارة الدفاع الأمريكية وجيش التحرير الشعبي الصيني وينظر كل منهما للآخر بحذر شديد.

وواحدة من أدوات الحروب السيبرانية هي القرصنة التي تؤثر بشكل كبيرعلى مواقع الويب وخدماتها وتؤثر في تدفق البيانات والمعلومات في كلا الاتجاهين عبر المحيط الهادئ، وهو ما يفاقم الشكوك حول أنشطة الدولتين، وقد حددت الصين أهدافها في حال حدوث أي مواجهة عسكرية فأن جهودها ستصب على الحرب المعلوماتية ومن وجهة نظرعسكرية صينية فأن الحرب قد انتقلت من العصر الصناعي إلى عصر المعلومات، وقد أنشأت الصين قوة الدعم الاستراتيجي في العام 2016، وهو احد اذرع جيش التحرير الشعبي في الفضاء الإلكتروني ويقدم تقاريره مباشرة إلى اللجنة العسكرية المركزية، وقد أعلن القادة العسكريون الصينيون أن معركة المعلومات هي الهدف النهائي في النزاعات المستقبلية وأن الطلقات الأولية ستنطلق في المجال السيبراني [532]، وتدعي العديد من شركات الأمن السيبراني ، بما في ذلك وكالة الأمن القومي الأمريكية، أن شركة الاتصالات الصينية هاواوي هي أحد أدوات التجسس السيبراني الصينية، وقد تلقت هاواوي ائتمان بقيمة 100 ملياردولارمن البنوك المملوكة للدولة في الصين، وفي فبراير 2018، أصدرت وكالة المخابرات المركزية الأمريكية ومكتب التحقيقات الفيدرالي ووكالة الأمن القومي الأمريكية تحذيرات للجمهور بالتوقف عن استخدام منتجات شركتي هواوي وZTE، بحجة كونهما تستعملان من قبل الصين للتجسس والهجمات الإلكترونية، ويرى البعض ان القانون الصيني يفرض سلطته على الشركات الخاصة من اجل دعم العمليات الاستخباراتية وأن شركة هواوي ملتزمة بذلك.

ومن اهم الهجمات السيبرانية في بحر الصين الجنوبي التي تستهدف النقاط العسكرية والمدنية لردع أوتعطيل أي تدخل ولتحقيق الأهداف المطلوبة وبتكلفة أقل وهنالك ارتباط كبير بين العمليات الصينية في بحرالصين الجنوبي والهجمات السيبرانية التي عادةً ما تسبق تلك العمليات، وأشارت بعض التقارير الى ان (APT10)* تهاجم شركات الهندسة والدفاع الأمريكية التي تعمل في بحر الصين الجنوبي للحصول على معلومات حول أنظمة الرادار، وفي العام 2019، اخترقت (APT10) مواقع الويب العسكرية في الفلبين من خلال ادخال برمجيات ضارة حصلت من خلالها على معلومات المستخدمين[533]، ومثال آخرعلى استخدام الصين

([532]) Maj Dylan Buck, China in the AsiaPacific Cyber Domain Okinawa and South China Sea case study,(Report), (Strategy & Policy), Marine Corps Gazette,United States, 2021,p.1.
([533]) Maj Dylan Buck, op.cit, p.3-4.

للهجمات السيبرانية هو وضع الشفرات الخبيثة في شبكات الدول الأخرى، ويعتقد البعض ان الصين وضعت هذه الشيفرات في أنظمة الكمبيوترالأمريكية الخاصة بشبكات الكهرباء والأنظمة المالية وسيتم تفعيلها في حالة حدوث اي صراع، وهوما اكد عليه نائب وكيل وزارة الدفاع الأمريكي السابق، الذي اكد على نية الصين في تخريب الأنظمة المهمة للولايات المتحدة من خلال أدوات إلكترونية متطورة، وأن الحزب الشيوعي الصيني لديه مايقرب من250 مجموعة قراصنة مدعومة من الدولة قادرة على تنفيذ مجموعة متنوعة من الهجمات الإلكترونية، يعتبر (معهد الأبحاث 418) التابع للإدارة العامة لجيش التحرير الشعبي احد المكونات الأساسية للوحدات الإلكترونية في الصين وتمثل هذه الوحدة بالنسبة للصين مثلما تمثل القيادة الإلكترونية للولايات المتحدة من حيث الاهمية، ومن اهم اقسامها الفرعية ما يسمى فريق المعلومات الأزرق المسؤول عن اختيار الأهداف المراد أستهدافها [534].

ويرى بعض الباحثين صعوبة سد الفجوة التكنلوجية فكلما زادت أنظمة الأسلحة تطوراً، كلما زادت التكنلوجيات الالكترونية تطوراً وبالتالي زادت الهجمات السيبرانية، ومثال ذلك سرقة المتسللين الصينيين لمعلومات من أكثر من عشرين برنامجًا لوزارة الدفاع الأمريكية بما في ذلك استهدف نظام الصواريخ أرض- جو وF-35، واستهدف المتسللون أكثر من عشرين جامعة في الولايات المتحدة وكندا وجنوب شرق آسيا لسرقة الأبحاث حول التقنيات البحرية التي يتم تطويرها للاستخدام العسكري[535]، وتشير الكتابات العسكرية الصينية إلى أن الهجمات الإلكترونية يمكن أن يكون لها تأثيرالردع الاستراتيجي، وبسبب أعتماد الولايات المتحدة على البنوك والاتصالات السلكية واللاسلكية ، فقد يكون الهجوم مدمراً على هذه الشبكات في حالة تدخل الولايات المتحدة في أي صراع إقليمي، وقد تترك الصين بعض الأدلة وهو تحذير من أن الولايات المتحدة قد لا تكون محصنة ضد الهجوم في حالة الصراع على تايوان أو بحر الصين الجنوبي.

أن المحللين العسكريين الصينيين قلقين من أن تكون الصين نفسها عرضه للهجمات الإلكترونية وقد ازداد تعرض الصين للهجمات الالكترونية منذ العام 2010، وقد اشارت دراسة أجرتها مؤسسة راند في العام 2015، إلى أن أنظمة الدفاع الجوي وأنظمة الاستخبارات

---

*(APT10) وهي مجموعة تجسس إلكترونية صينية تدعمها الدولة، وهم يستهدفون شركات الطيران والهندسة والاتصالات وأي دولة منافسة للصين.

(534)Yavuz Akdag, Cyber Deterrence against Cyberwar between the United States and China: A Power Transition Theory Perspective, Master Thesis, College of Arts and Sciences, University of South Florida, Florida, United states, 2017,p.125.

(535)Adam Segal, China’s Pursuit of Cyberpower, Asia policy, volume 15, number 2 The National Bureau of Asian Research, Seattle, Washington, 2020, p.62.

والمراقبة والاستطلاع البحرية الصينية ستكون أهداف واضحة للعمليات الإلكترونية، إن مخاوف صانعي القرارالصينيين بشأن الأمن السيبراني بسبب أعتمادهم المتزايد على تكنولوجيا، ويعد الاقتصاد الرقمي الصيني الأكبر في العالم ، حيث وصل إلى 4.6 تريليون دولار أمريكي ومثل 35٪ من الناتج المحلي الإجمالي حسب احصائيات العام 2018، وقد تجاوزت قيمة المعاملات عبر الإنترنت في الصين 1.5 تريليون دولار في عام 2019، في حين بلغت قيمتها في الولايات المتحدة 600 مليار دولار، ويقدر تقرير صدر في العام 2019 أن الشركات الصينية تنفق حوالي 7.3 مليار دولار على الأمن السيبراني سنويًا، أي أقل بحوالي تسع مرات من القطاع الخاص في الولايات المتحدة، في عام 2019، وعلى مدى السنوات الأخيرة وضعت الحكومة مجموعة من القوانين واللوائح والمعايير المصممة لزيادة الأمن السيبراني وتكامل البيانات، ويتضمن قانون الأمن القومي وقانون مكافحة الإرهاب وقانون الأمن السيبراني أحكامًا لإدارة المحتوى عبر الإنترنت وحماية البنية التحتية للمعلومات[536].

وفي تقرير نشرته مؤسسة راند للأبحاث في العام 2017 عن سيناريوهات حدوث هجمات سيبرانية بين الولايات المتحدة والصين، فقد تعطل الهجمات الصينية أنظمةً تعتمدعليها الولايات المتحدة في المعلومات الاستخباراتية المهمة، واذا تأكدت الولايات المتحدة من أن الهجوم من قبل جيش التحريرالشعبي، فإنها قد تقررالقيام بالرد ضد الشبكات التي تدعم أنظمة النقل الصينية، مثل الملاحة التجارية واللوجستيات العسكرية، وهو ما سيؤثر على التجارة الصينية بشكل فوري، وفي حالة شن الهجوم الصيني قد يكون أعطب قدرات الإنذار المبكرلدى الولايات المتحدة، مما يتطلب من القيادة الأمريكية في المحيط الهادئ زيادة جهوزية قواتها، وقد تقوم الصين بتدمير الأنظمة الإلكترونية الامريكية مثل التشويش على روابط الاقمار الاصطناعية الأمريكية التي تخدم شبكة القيادة والتحكم والاتصالات والحوسبة والاستخبارات والمراقبة والاستطلاع في المحيط الهادئ، والتي قد ترد الولايات المتحدة عليها بالمثل، قد يلجأ كلا الطرفين إلى هجمات مضادة أملاً في استعادة الردع، وفي حالة حدوث أي صراع صيني - أمريكي مسلح، من الممكن لجوء كلا الطرفَين إلى العمليات الهجومية الإلكترونية ضد الأنظمة التي يعتمد عليها الآخر من أجل القيادة والتحكم والاتصالات والحوسبة والاستخبارات، المراقبة والاستطلاع واللوجستيات وهو امر مرجح للغاية، بالفعل،إن كلا الطرفَين لديهما خطط لعمليات كهذه في خطط

---

(536)Ibid, p.64-66.

الحرب[537]، أذن فإن الحرب السيبرانية هي من الأدوات الحديثة التي من ستستخدمها الدول للتأثير في الدولة الأخرى كما في الصراع الحالي بين الصين والولايات المتحدة .

ثانياً : مبادرة الحزام والطريق واثرها على الولايات المتحدة :

ركزت مؤسسات الأبحاث في الولايات المتحدة على أهداف الصين الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق ومدى تأثيرها على الدول المشاركة، وان هنالك اهداف غير معلنة من هذه المبادرة، وانها ستساعد الصين على التخلص من فائض انتاج الصناعات مثل الصلب والأسمنت، وزيادة نفوذ الصين وتأثيرها في شؤون الدول الإقليمية، وان مشاريع البنية التحتية التي تتبناها الصين ستزيد الطلب على الصناعة الصينية، إضافةً الى انها وسيلة لزيادة النمو الاقتصادي

كان الرد السياسي الأمريكي على مبادرة الحزام والطريق مختلف بأختلاف الإدارات الامريكية ففي ظل إدارة أوباما، لاحظ المسؤولون ان مبادرة الحزام والطريق يمكن ان تعزز الاستراتيجية الامريكية في تحقيق السلام والاستقرار والازدهار من خلال خلق الفرص الاقتصادية والتكامل مع الدول الأقل نمواً في العالم، في حين أعلنت إدارة ترامب في الأشهر الأولى من تولي الحكم بالتأكيد على أهمية مبادرة الحزام والطريق الصينية [538]، وقد حاولت الصين اقناع الولايات المتحدة من الانضمام لمبادرة الحزام والطريق في العام 2017، عندما قام السفير الصيني لدى الولايات المتحدة كوي تيانكاي بدعوة الولايات المتحدة الى الانضمام إلى مبادرة الحزام والطريق ، وقال "ان مبادرة الحزام والطريق لا تقتصر على منطقة جغرافية وهي لجميع دول العالم، وان هنالك فرص للتعاون بين الدولتين في اطار مبادرة الحزام والطريق"[539].

لكن مرت العلاقة مع الصين في ظل إدارة ترامب بتوترات وازمات، وكانت هنالك اتهامات بممارسة سياسة اقتصادية وصناعية غير متوازنة مثل سياسة صنع في الصين 2025، مما دفع الحكومة الامريكية عن الاعراب عن قلقها، وهو ما اوضحته استراتيجية الأمن القومي الامريكية من ان (الصين بدأت استثماراتها في الدول النامية من اجل توسيع نفوذها وتأثيرها في المنطقة، لمنافسة الولايات المتحدة)، وجاء ذلك ايضاً على لسان وزير الخارجية الأمريكي ريكس تيلرسون بأن "الصين تواصل تنسيق جهودها من اجل منافسة الولايات المتحدة من الناحية

([537]) جيمس دوبينز وآخرون، إعادة النظر في الصراع مع الصين احتمالات، ونتائج، واستراتيجيات الردع، مؤسسة راند ، الولايات المتحدة ، 2017،ص6.

([538]) Jason Young, Strategic Responses of Advanced Economies to the Belt and Road Initiative, China Quarterly of International Strategic Studies, Vol.4, No.3, Shanghai Institutes for International Studies, Singapore, 2018, p.387-388.

([539])Ali Ihsan Kahraman, Belt and Road Initiative: The Eurasian Cold War, Caucasus International journal, Vol. 8, No: 2, Baku, 2018, p.54.

الدبلوماسية والعسكرية والاقتصادية، وان الولايات المتحدة مهتمة للغاية لسياسة الحزام والطريق الصينية"،ان الولايات المتحدة تركز في معارضتها لمبادرة الحزام والطريق على مسألتين أساسيتين الأولى هنالك قلق كبيرمن ان تعمل مبادرة الحزام والطريق على تقويض قواعد النظام الدولي القائم، لان الصين ستعمل على تنفيذ استراتيجيتها التي تتعلق بالحزام والطريق داخل هذا النظام وبالتالي ستعمل على إعادة ترتيب الوضع القائم، والمسألة الثانية تتعلق في الموقف الاستراتيجي للولايات المتحدة من الصين لان هنالك اعتقاد من ان الصين ستكون منافس كبير للولايات المتحدة على المدى المتوسط والبعيد، فكما يعتقدون بان مبادرة الحزام والطريق ليست مجرد انشاء ممرات تجارية برية وبحرية جديدة ، بل لوضع موطئ قدم في هذه الدول من الناحية السياسية والاقتصادية وربما تعتمد عليها الصين عسكرياً ايضاً، وبالتالي فإن الولايات المتحدة قد تحولت من المشاركة الاستراتيجية الى المنافسة الاستراتيجية [540]، واتخذت إدارة ترامب عدة تدابير لمواجهة مبادرة الحزام والطريق من خلال وضع معايير دولية للحد من انتشارالتقنيات الرقمية التي تسيطرعليها الصين، ورفع كفاءة الوكالات الحكومية الأمريكية لزيادة المنافسة على البنية التحتية الاستراتيجية، وتسليط الضوء على الرشوة والفساد على طول مبادرة الحزام والطريق، وقد اتهم وزير الخارجية الأمريكي مايك بومبيو الصين باستخدام مبادرة الحزام والطريق وهي محاولة لانشاء إمبراطورية وتعهد بمعارضتها في كل فرصة، فيما حذر نائب الرئيس مايك بنس الدول الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ (آيبك) في عام 2018 حيث قال "لاتقبلوا بالديون الخارجية التي يمكن أن تعرض سيادتكم للخطر" فيما يرى جون بولتون مستشار الأمن القومي بأن (هدف مبادرة الحزام والطريق هو تعزيز الهيمنة الصينية العالمية)[541]،اضافةً الى ذلك سعت الولايات المتحدة الى تطوير بنك الاستيراد والتصدير الأمريكي من اجل منافسة الصين، ففي الوقت الذي قدمت فيه الصين في العام 2019 ائتمانات تصدير أكثر ستة اضعاف التي قدمتها الولايات المتحدة ، وعلى مدى 5سنوات فإن نشاط ائتمان الصادرات الصيني الرسمي بلغ90 ٪ وهو ما يساوي نشاط مجموعة الدول السبع مجتمعة وقد ذهب جزء كبير من هذا التمويل إلى دول مبادرة الحزام والطريق، وفي العام 2019، أصدر الكونجرس تفويض لبنك الاستيراد والتصديرالامريكي مدته 7سنوات لانشاء (برنامج حول الصين والصادرات التحويلية)، والذي يمنح بنك الاستراد والتصدير الأمريكي القدرة على

(540) Jason Young, op.cit, p.389-390.
(541) Jacob J. Lew et al, China’s Belt and Road Implications for the United States, Independent Task Force Report No. 79, The Council on Foreign Relations, United States of America, 2021, p.83-84.

تقديم أسعار منخفضة وشروط أكثر مرونة للتنافس مع القروض الصينية في قطاعات التكنولوجيا بما في ذلك شبكات 5G والطاقة المتجددة والتكنولوجيا وقد خصص لهذا البرنامج ما يقارب 27 مليار دولار، لزيادة المنافسة مع الصين ، وتعمل الولايات المتحدة مع الدول لتحسين أنظمتها من أجل جعلها أكثر جاذبية للمستثمرين الأمريكيين، ودعم تمويل المشاريع، وإجراء دراسات وقد وقعت الأرجنتين وتشيلي وغيانا وجامايكا وبنما وسورينام مذكرات تفاهم للانضمام إلى هذه المبادرة، ومن أجل التقليل من مخاطرشبكات 5G الصينية على الأمن القومي، فقد استفادت إدارة ترامب من هيمنة الولايات المتحدة على أشباه الموصلات، وحظر بيع رقائق الكمبيوتر الأساسية إلى شركة هاواوي دون ترخيص، وتعد السيطرة الامريكية على هذه المواد الأساسية امر بالغ الأهمية لشركة هاواوي حيث تدخل هذه المواد في البنية التحتية للاتصالات اللاسلكية الصينية 5G وان السيطرة عليها تعني قطع الامداد عنها وبالتالي إيقاف عملها، وبعدها أوضحت الإدارة الامريكية بأن القيود المفروضة على شركة هاواوي هو ورقة مساومة في المفاوضات التجارية مع الصين، وقد أدركت الصين مدى اعتماد شركاتها على التكنولوجيا الأمريكية، رداً على ذلك بدأت في مضاعفة جهودها في تطوير صناعتها المحلية وقد نجحت الصين في تطوير بدائل فيما يتعلق بأشباه الموصلات وبالتالي فإن الولايات المتحدة ستخسر ورقة مهمة من الممكن أن تستخدمها في أي ازمة محتملة، وقد ضغطت إدارة ترامب على الدول حتى لا تستخدم المعدات الصينية في البنية التحتية لشبكات الجيل الخامس، وفي العام 2020 أعلن وزير الخارجية بومبيو عن مبادرة الشبكة النظيفة والتي كان الهدف منها الحفاظ على البيانات والخصوصية في شبكات الجيل الخامس، وقد انضمت الى هذه المبادرة اكثر من 30 شركة اتصال من مختلف دول العالم فيما تعهدت بعدم استخدام المعدات الصينية في البنية التحتية للجيل الخامس[542].

وفي المقابل يترجم المراقبون الصينيون مخاوف الولايات المتحدة من مبادرة الحزام والطريق واجراءاتها حيث ان من الممكن ان تستخدم الولايات المتحدة الأدوات العسكرية من اجل افشال الاستراتيجية الصينية واهم هذه الأدوات التي من الممكن ان تستخدمها هوإثارة التوترات في بحر الصين الجنوبي كوسيلة لعرقلة طريق الحرير البحري، في حين يتهم احد العلماء الصينين الولايات المتحدة (واليابان) بمعارضة الممر الاقتصادي من خلال استخدام وكلاؤها لإثارة المشاكل في باكستان، حيث استخدمت الولايات المتحدة المنظمات غير الحكومية لمعارضة مشاريع التنمية الصينية على طول طريق الحرير البحري [543].

([542]) ibid, p.85-86

([543]) Joel Wuthnow, Chinese Perspectives on the Belt and Road Initiative: Strategic Rationales, Risks, and Implications, China Strategic Perspectives, No.12, Center for the Study of Chinese Military Affairs, Washington, 2017, p.18-19.

أما الإجراءات التي اتخذتها الصين خاصةً في ظل ازمة كوفيد 19، للرد على الاتهامات الامريكية، فقد استخدمت الصين قوتها الناعمة، حيث وجهت مساعداتها الى دول مبادرة الحزام والطريق، فيما وصف الاعلام الصيني ذلك بأنه نقطة تحول في بناء ما وصفته بطريق الحرير الصحي، وقد أرسلت الصين مساعدات طبية كبيرة الى باكستان والفلبيين وكمبوديا وميانمار واحياناً مع الفرق الطبية ، كما وافقت الصين على تقديم 500 مليون دولار من المساعدات المالية لسريلانكا(544)، من الطبيعي نجد ان الصين تسعى لاستمالة الدول بسبب طابع المنافسةالاستراتيجية بين الصين والولايات المتحدة، ولاضعاف النفوذ الأمريكي وزعزعة تحالفاتها الإقليمية، خاصةً وان الجيش الأمريكي يعتمد على بعض الدول للوصول الى جميع أنحاء المحيطين الهندي والهادئ ، لذلك فإن عدم السماح بالعبور سيضر في المصالح الأمنية للولايات المتحدة، ويمكن ضرب مثال بسيط على ذلك، ففي العام 2020 قررت الفلبيين انهاء الاتفاقية مع الولايات المتحدة والتي تسمح بتمركز القوات الامريكية في الفلبيين، وعلى الرغم من ذلك فقد تم تعليق هذا القرار، إلا أنه يمثل تهديد كبير للمصالح الدفاعية الأمريكية في حالة دخولها حيز التنفيذ، وإذا فقدت الولايات المتحدة الوصول إلى الفلبين التي تعد اقرب نقطة لبحر الصين الجنوبي والذي سيجعلها تتراجع 1000 ميل الى اوكيناوا، ان فقدان الفلبيين كقاعدة للامداد سيؤدي الى تحديات تشغيلية كبيرة وتقويض الردع الأمريكي (545).

اما سنغافورة التي تستضيف على أراضيها القاعدة البحرية الامريكية شانغي وهي مركزلتقديم الدعم اللوجستي للأسطول السابع للولايات المتحدة، اضافةً الى السفن القتالية التابعة للبحرية الأمريكية، جددت سنغافورة اتفاقية الدفاع مع الولايات المتحدة في سبتمبر 2019 التي تسمح للجيش الأمريكي حق الوصول واستخدام القواعد البحرية والجوية في سنغافورة، وخلال زيارة وزير الدفاع السنغافوري لبكين، تم التوقيع على اتفاقية دفاعية تتضمن اتفاقية القوات الزائرة ، والدعم اللوجستي وتعزيز التدريبات العسكرية الثنائية، هذا وان دل على شيء فأنه يدل على مقدار التأثير الصيني في المنطقة فسنغافورة بهذا الاجراء تحاول الموازنة من خلال اتفاقياتها الدفاعية بين الخصمين المتنافسين الصين والولايات المتحدة، وجاء ذلك على لسان المسؤولين السنغافوريين الذين اعترفوا بأن سنغافورة تحاول تهدئة غضب الصين بسبب الدعم الذي يتم تقديمة للجيش الأمريكي لذلك فان سنغافورة قدمت امتيازات مماثلة لجيش التحرير الشعبي، في الوقت الذي تعمل فيه باجراءات لمنع تزايد النفوذ الصيني من خلال مبادرة الحزام

(544)Daniel R. Russel and Blake H. Berger, Weaponizing the Belt and Road Initiative, , The Asia Society Policy Institute, Washington, 2020,p.31.
(545)Ibid,p.38.

والطريق ، كانت الصين تعمل على استمالة الدول بأستخدام قوتها الناعمة وتقوية نفوذها حتى في الدول الحليفة للولايات المتحدة التي ترتبط معها بعلاقات استراتيجية دفاعية مثل الفلبيين ، ان هدف الاستراتيجية الصينية هو تقويض النفوذ الأمريكي في منطقة المحيطين الهندي – الهادئ بدلا من بناء القواعد العسكرية الخارجية تستخدم الصين ثقلها الاقتصادي للتأثير في الدول من اجل زيادة تكلفة الوصول الى هذه القواعد العسكرية ومن الممكن ان يحد من المرونة التشغيلية ويعطل سلسلة الخدمات اللوجستية للبحرية الأمريكية ويؤثر على استعدادات القوات الأمريكية[546]، هذا فيما يخص الإجراءات الصينية للرد على السياسات الامريكية أما إجراءات إدارة ترامب في منطقة المحيطين الهندي والهادئ، فقد طرحت إدارة الرئيس ترامب رؤية اقتصادية لمنطقة المحيطين الهندي والهادئ وأطلقت ستراتيجية النقاط الزرقاء بالتعاون مع اليابان وأستراليا للتنافس مع مبادرة الحزام والطريق الصينية، وبالمقارنة ما بين الستراتيجيتين فأن ستراتيجية الولايات المتحدة جاءت متأخرة وصغيرة وبطيئة مقارنةً مع مبادرة الحزام والطريق الصينية، حيث تبلغ مجموع ميزانية (الرؤية الاقتصادي الهندي – الهادئ) 115 مليون دولار، بينما تعتبر مؤسسة تمويل التنمية الدولية الأمريكية المنشأة حديثًا لتسهيل الاستثمار الخاص في التنمية والبنية التحتية في البلدان النامية حول العالم من حيث الميزانية التي تبلغ 60 مليار دولار أما بالنسبة لمبادرة شبكة النقاط الزرقاء او ما تعرف (Blue Dot Network) ، فأنها تهدف إلى إنشاء بنية تحتية عالية الجودة، على الرغم من ذلك فإن هذه الاستراتيجية لم توتي ثمارها، عوضاً عن ذلك لجأت إدارة ترامب الى استخدام الأساليب لثني دول المنطقة عن عدم المشاركة في مبادرة الحزام والطريق الصينية ، وفي ظل إدارة بايدن التي استلمت الحكم في العام 2021، ادركت منذ البداية بأن التنافس الأمريكي مع الصين لا يتم من خلال التشكيك في المبادرة او محاولة ثني الدول من المشاركة فيها، ولا يمكن التنافس من خلال مشروع مقابل مشروع او ان يتم ذلك كله بمفردها، بل يجب ان يتم ذلك من خلال الحلفاء والشركاء الذين لهم نفس الرؤى الاستراتيجية ، وفي مارس 2021 ، أجرى الرئيس بايدن مكالمة هاتفية مع رئيس الوزراء البريطاني بوريس جونسون، واقترح أن تكون هنالك استراتيجية لمنافسة مبادرة الحزام والطريق الصينية، وكانت هذه هي المرة الأولى التي تتحدث فيها إدارة بايدن علنًا عن تقديم استراتيجيتها الخاصة في البنية التحتية لمنافسة مبادرة الحزام والطريق[547]، وفي مايو 2021، نشر مجلس العلاقات الخارجية تقريرًا عن مبادرة الحزام والطريق الصينية أوضح فيه (ان من

([546]) Daniel R. Russeland Blake H. Berger, op.cit, p.40.
([547]) Wei Zongyou and Zhang Yunhan, op.cit, p.9-10.
*هي عبارة عن ملتقى دولي يضمّ كندا، وفرنسا، وألمانيا، وإيطاليا، واليابان، والمملكة المتحدة، والولايات المتحدة، أي ان أعضاؤه من الدول المتقدمة اقتصاديا وقد تم انشاء هذه المجموعة في العام 1973 .

مصلحة الولايات المتحدة تبني استراتيجية للضغط على الصين فيما يتعلق بمبادرة الحزام والطريق وتقديم نموذجاً فاعلاً لمبادرة الحزام والطريق من اجل الالتزام بمعايير البيئة والتنمية المستدامة والشفافية)، وتدعو إدارة بايدن إلى تحسين قدرات الولايات المتحدة التنافسية والعمل مع الحلفاء والشركاء والمنظمات متعددة الأطراف لتلبية احتياجات الدول النامية بشكل أفضل، ولا يمكن للولايات المتحدة أن تستجيب لمبادرة الحزام والطريق، وفي يونيو2021، عندما زار بايدن بريطانيا لحضور قمة مجموع الدول السبعة*، أعلن عن مبادرة بنية تحتية عالمية جديدة ، (Build Back Better World) (B3W)) او (إعادة البناء لعالم افضل)، كبديل لمبادرة الحزام والطريق، وأكدت إدارة بايدن أن هذه المبادرة للبنية التحتية ستكون شفافة وذات معايير عالية وصديقة للمناخ، وستتولى قيادته مجموعة الدول السبع وشركاء آخرين، وستكون هذه المبادرة عالمية من امريكا الوسطى والجنوبية ومنطقة البحر الكاريبي إلى أفريقيا إلى المحيطين الهندي والهادئ، وسيكون للشركاء توجهات جغرافية مختلفة، اما التوجهات الجغرافية للولايات المتحدة فستكون مركزة على منطقة المحيطين الهندي والهادئ، وبقت هذه المبادرة الى الان لا تزال عبارة عن رؤية كبيرة وليست خارطة طريق ، تفتقر الى التفاصيل التي تتعلق بكيفية تعبئة الاستثمار الخاص، ومقدار رأس المال، وتحتاج حكومة الولايات المتحدة التنسيق بين وكالاتها المحلية والوكالات الأجنبية في خارج المبادرة (548).

ثالثاً : امريكا الوسطى والجنوبية والتنافس الأمريكي – الصيني .

منذ صدور مبدأ مونرو* *في العام 1823، فقد زادت الأهمية الاستراتيجية لدول امريكا الوسطى والجنوبية بالنسبة للولايات المتحدة التي تنظر اليها على انها الفناء الخلفي لها وانها واقعة ضمن نفوذها، وامثلة التاريخ كثيرة نذكر منها مشروع قناة بنما التي ادارتها الولايات المتحدة لغاية العام1999، ونتيجة لتزايد النفوذ الصيني في دول امريكا الوسطى والجنوبية، حيث بدأت الشركات الصينية بأقامة الكثير من المشاريع الاستثمارية في تلك الدول مما اثار حفيظة الولايات المتحدة التي بدأ مفكروها الاستراتيجيون بالقلق ووضع استراتيجيات لمواجهة النفوذ الصيني المتزايد ، خاصةً وان الصين بدأت تستخدم نهج مماثل انتهجته في مناطق أخرى من العالم تم الإشارة اليها في الفصول السابقة ، فقد استئأجرت الشركات الصينية مينائين في المحيط الأطلسي والمحيط الهادئ لشركة (Hutchinson-Whampoa) الصينية التي لها علاقات مع جيش التحرير الشعبي الصيني، والعديد من المشاريع الاستراتيجية التي فشل بعضها في التنفيذ، والبعض الاخر لا زال قيد الدراسة، ويرى الكثير من الخبراء الاستراتيجيين بأن الصين تستخدم قوتها الناعمة في امريكا الوسطى والجنوبية من أجل إنشاء نظام عالمي جديد متعدد

([548]) Wei Zongyou and Zhang Yunhan, op.cit, p.11

الأقطاب[549]، وقد ركز الكثير من الباحثين وصانعي السياسة الأمريكية على زيادة الأنشطة الاقتصادية الصينية في المنطقة، وقد سلطوا الضوء على المبيعات الصينية من سلع ومعدات متطورة والتي أصبحت في متناول السوق اللاتينية، اضافةً للمشاركة الاقتصادية كان للصين مشاركة عسكرية حيث وسعت سوق السلاح وكسبت اسواق جديدة في منطقة امريكا الوسطى والجنوبية، وهنالك عامل مهم ساهم في زيادة مبيعات الأسلحة وهي ان المنتجات الصينية أقل تكلفة من المنتجات التي يقدمها موردي الأسلحة الدوليين (الولايات المتحدة وروسيا) مما يجعل الأسلحة الصينية اكثر جاذبية، وان لذلك العديد من الآثارفمن ناحية، ان صادرات الأسلحة الصينية تدل على مكانة الدولة في النظام العالمي لإنتاج الأسلحة، ويمكن أن يوفرأنتاج الاسلحة الكثير من الايرادات التي تغطي تكاليف البحث والتطوير العسكري، أضافةً الى دورها في السياسة الخارجية للدولة، وكذلك في ميزان القوة العالمية ويعكس مصالح الدولة في الخارج، وبذلك حققت الصين أهدافها في الوصول للأسواق وتصدير منتجاتها والوصول الى الموارد الطبيعية [550]، اما انعكاسات العلاقات الصينية مع امريكا الوسطى والجنوبية على الولايات المتحدة، فبسبب عامل القرب الجغرافي من امريكا الوسطى والجنوبية فإن للولايات المتحدة علاقات واسعة ووثيقة من جميع النواحي (ثقافية وسياسية واقتصادية وعسكرية)، وتسعى الولايات المتحدة إلى بناء شراكة وتعاون مع جيرانها لمنع الإرهاب وتجارة المخدرات والبشر، وتعزيز القيم الاقتصادية والسياسية داخل المنطقة، وتعتبر الولايات المتحدة أكبر شريك اقتصادي وأمني للمنطقة، وللولايات المتحدة علاقات عسكرية وثيقة مع المنطقة من خلال برامج التدريب العسكرية، والزيارات رفيعة المستوى، لقد أدى ظهور الصين كثاني أكبر شريك تجاري في المنطقة وممول أساسي للقروض لدول المنطقة ورابع أكبر مستثمر إلى تآكل الهيمنة الاقتصادية الأمريكية في المنطقة حيث ان التوسع المستمر للسوق الصيني وتوسع الصادرات من امريكا الوسطى والجنوبية (خاصة في مجال الزراعة)، كان اكثر من التوسع الأمريكي[551]، كما حل

([549]) Juan Manuel Gil Barragán and Andrés Aguilera Castillo, China and Latin America: strategic partners or competitors, EAN magazine portal, No. 82, Colombia, 2017, p.15.

* (ينص مبدأ مونرو على وضع حد للتدخل الأجنبي في امريكا الوسطى والجنوبية، ويعتبر بمثابة المنهج الرئيسي لصياغة السياسة الخارجية الامريكية تجاه قارة امريكا الوسطى والجنوبية لتكون هي صاحبة اليد العليا في هذا الجزء من العالم، وقد فسر على النحو التالي:1- لن تسمح الولايات المتحدة لاي دولة أوروبية بانشاء مستعمرات جديدة .2- ان الولايات المتحدة ستعارض أي تدخل أوروبي في شؤون القارة ، وبذلك قد فسرتها الولايات المتحدة على ان لها حق التدخل في شؤون امريكا الوسطى والجنوبية بحجة منع الدول الاوروبية من التدخل في شؤونها.)

المصدر: علي عظم محمد، زهراء حسون صاحب، السياسة الخارجية ألمريكية تجاه أمريكا الالتينية (بنما انموذجا)، مجلة كلية الفقه، جامعة الكوفة ، العدد 1، الإصدار 40-41 ،2022 ، ص 598-599 .

([550]) George Gurrola, China-Latin America Arms Sales Antagonizing the United States in the Western Hemisphere,(Report), Military Review,The Professional Journal of the Usa Army, Kansas, 2018, p.124-125.

([551])Katherine Koleski, Alec Blivas, op.cit, p.28.

التمويل الصيني محل التمويل الأمريكي، وقد أدى هذا التمويل إلى إضعاف قدرة الولايات المتحدة على التأثير في سلوك الحكومات وخاصةً المناهضة للولايات المتحدة مثل فنزويلا والإكوادوروكوبا، إن دور الصين في بناء وتمويل البنية التحتية لامريكا الوسطى والجنوبية هو تحدي اقتصادي وامني للولايات المتحدة ، وقد انتقد وزير الخارجية الأمريكي ريكس تيلرسون الاسبق في فبراير 2018 مشاركة الصين مع المنطقة، وقد حذر من "ان تضع الصين موطئ قدم لها في امريكا الوسطى والجنوبية، وقال انها تستخدم الاقتصاد لجذب المنطقة إلى فلكها"، فيما حذر الأدميرال تيد في فبراير 2018 من "وصول الصين إلى نقاط الاتصال العالمية مثل الاتصالات وبرامج الفضاء مما يسهل عليها جمع المعلومات الاستخباراتية، ويحد في النهاية من قدرتنا على العمل مع شركائنا"، أن زيارات التي يجريها العسكريون من دول امريكا الوسطى والجنوبية الى الموانئ البحرية الصينية والتدريبات العسكرية والعمليات الأمنية غير التقليدية ستعزز العلاقات المؤسسية الصينية في المنطقة وتزيد خبرتها في العمل في الخارج، يمكن للصين الحصول على معلومات واسرار عن البرامج والمعدات العسكرية الأمريكية وستتمكن في النهاية من الوصول إليها من خلال التدريبات المشتركة ومبيعات الأسلحة مع شركاء الولايات المتحدة في المنطقة، أضافةً الى محطة التتبع الفضائي عن بُعد في الأرجنتين والتي تتمكن الصين من خلالها من جمع المعلومات الاستخباراتية والتدخل في الأصول الفضائية الأمريكية، وان تعميق هذه العلاقات قد يؤدي إلى تدهور الموقف الاستراتيجي للولايات المتحدة في امريكا الوسطى والجنوبية على المدى الطويل، وبحسب أستطلاع رأي أجرته مؤسسة غالوب في العام 2017 ، حيث بين ان الأمريكيين (الوسطى والجنوبية) ينظرون الى الحكومة الصينية على انها أفضل بنسبة 28٪ بينما حصلت الإدارة الأمريكية على نسبة24٪، وقد شمل الاستطلاع 20 دولة في منطقة امريكا الوسطى والجنوبية والبحر الكاريبي [552].

حسب راي ايفان ايليس الخبير الاستراتيجي الأمريكي في كلية الحرب التابعة للجيش الامريكي(ان الصين قد تجنبت التحدي المباشر للولايات المتحدة في المناطق القريبة منها والتي تعتبرها ضمن مجال نفوذها، أي ان الحكومة الصينية قد تأخذ الى حد ما بنظرالاعتبارمبدأ مونرو، حتى بعد أن تخلت إدارة أوباما عن التزامات الولايات المتحدة بها، ولاينطبق ذلك الابشكل محدود على المشاركة الاقتصادية والثقافية، وقد أعلنت الصين ومن خلال الأوراق البيضاء لسياستها تجاه امريكا الوسطى والجنوبية ومنطقة البحر الكاريبي للاعوام (2008-2016)، وكذلك (2015-2019) و(2019-2021)عن مشاركتها مع المنطقة في مجالات متنوعة وقد تمكنت الصين من خلال أنشطتها الدبلوماسية في المنطقة من إنشاء 9 شراكات

([552])Ibid, p.29.

استراتيجية رسمية، وابتعدت الصين عن الخطاب المناهض للولايات المتحدة ، على الرغم من دعمها وبشكل علني للأنظمة المناهضة للولايات المتحدة مثل فنزويلا ونيكاراغوا والإكوادور وبوليفيا(553).

ان الإدارة الامريكية في ظل ولاية أوباما لم تولي اهتماماً كبيراً في المنطقة، حيث لم يزر أوباما خلال فترة حكمه التي امتدت لـ8 سنوات المنطقة الا 11 زيارة في حين ان الرئيس الصيني زار المنطقة 10 مرات منذ توليه السلطة قبل ثلاث سنوات) هذا ما كتبه احد الصحفيين الأمريكيين هيرالد أندريس أوبنهايمر في صحيفة ميامي في العام 2016، وبعد انتخاب دونالد ترامب، كان الرئيس الصيني شي جين بينغ ينتهز كل فرصة من اجل تكثيف جهود الصين الدبلوماسية في المنطقة، ففي قمة التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ التي عقدت في البيرو في نوفمبر 2016، دافع الرئيس الصيني عن حرية التجارة ضد الإجراءات التي سيفرضها الرئيس ترامب وقد نشرت صحيفة فاينانشيال تايمز مقالاً بعنوان (ترامب يبني الجدران، بينما تشي يبني الجسور في امريكا الوسطى والجنوبية)(554)، وخلال منتدى الصين ومجموعة دول امريكا الوسطى والجنوبية ومنطقة البحر الكاريبي في يناير2015 الذي تم تأسيسه في العام 2011، ويضم في عضويته 33 دوله باستثناء الولايات المتحدة وكندا والمعروف باسم (سيلاك)، فقد أعلن المنتدى انه بديل لمنظمة الدول الأمريكية التي تقودها الولايات المتحدة وانه سلاح ضد الإمبريالية، وفي استراتيجية الأمن القومي التي أصدرها البيت الأبيض في العام 2015، تكشف القلق الأمريكي ولمواجهة هذه التحديات كما هو مذكور (نحن نعمل مع كندا والمكسيك لتعزيز قدرتنا التنافسية الاقتصادية وتعزيز الازدهار في منطقتنا وفي نصف الكرة الأرضية، ونضع مع تشيلي وبيرو والمكسيك وكندا، معايير تجارية جديدة ونسعى إلى تعزيز شراكتنا الاقتصادية مع البرازيل، حيث نعمل على الحد من الفقر وتقديم أعلى معايير الخدمات العامة) (555).

ولمواجهة الاستراتيجية الصينية، قدمت الولايات المتحدة اتفاقية الشراكة عبرالمحيط الهادئ في العام 2015وهي ساحة جديدة للمنافسة بين الولايات المتحدة والصين، والهدف من الشراكة عبر المحيط الهادئ هو تحريرالتجارة ووضع الضوابط التي تسهل الحركة التجارية بين الدول الأعضاء، وقد كان للكونجرس دورًا كبيراً في مفاوضات الشراكة عبر المحيط الهادئ ويرى

---

(553)R. Evan Ellis, Chinese Engagement in Latin America in the Context of Strategic Competition with the United States,(Report) Strategic Studies Institute, US Army War College, 2020, p.9.

(554) Miguel A. Montoya et al, op.cit, p.2.

(555)Antonio C. Hsiang, Power Transition: The U.S. VS. China in Latin America, Journal of China and International Relations, Special Issue, Aalborg University, Denmark, 2016, p.57.

مؤيدي الشراكة عبر المحيط الهادئ ان الشراكة عبر المحيط الهادئ ليست اقتصادية فقط ، بل هي استراتيجية ايضاً، وتستطيع الولايات المتحدة من خلالها تحقيق عدة اهداف [556]:

1. تعزيز التحالفات الإقليمية والشراكة عبر المحيط الهادئ .
2. الحفاظ على النفوذ الأمريكي في منطقة آسيا والمحيط الهادئ .
3. تعزيز الأمن القومي للولايات المتحدة .
4. تحرير التجارة، والقيام بالإصلاحات الموجهة نحو السوق وزيادة النمو الاقتصادي .

وتضم هذه الاتفاقية ما يقارب 12 دولة مطلة على المحيط الهادئ واهمها أستراليا وبروناي وكندا وشيلي واليابان وماليزيا والمكسيك ونيوزيلندا وبيرو وسنغافورة والولايات المتحدة وفيتنام. وتغطي هذه الشراكة ما يقارب40% من الناتج المحلي الإجمالي العالمي،و44% من إجمالي صادرات بضائع الولايات المتحدة [557]، ويشير بعض الخبراء الى أن (الصين القوة الصاعدة لن ترغب في أن يكون للولايات المتحدة تحالفات وثيقة ووجود عسكري كبير بالقرب من حدودها، وستحاول بكل الطرق إخراج القوات الأمريكية من منطقة آسيا والمحيط الهادئ)[558].

ويمكن استعراض اراء بعض الخبراء فيما يخص الوجود الصيني في امريكا الوسطى والجنوبية، فبعضهم يرى ان على الولايات المتحدة إعادة التفكير في استراتيجيتها اتجاه المنطقة، وعلى الرغم من النفوذ الصيني في المنطقة الا ان هنالك فوائد ايضاً تنعكس ايجاباً على الولايات المتحدة ، منها ان الوجود الصيني قد ساعد دول امريكا الوسطى والجنوبية على تعزيز النمو الاقتصادي في بعض دولها وذلك بفضل العلاقات التجارية والاستثمارية، اضافةً الى ان الصين ساعدت المنطقة على تطوير بناها التحتية مما يسهل عمليات النقل والتنمية، وان على الولايات المتحدة أن ترحب بالدور الصيني، لان الصين لا تريد استعداء الولايات المتحدة، وهنالك رأي آخر يرى (ان من الخطأ أن تنتهج الولايات المتحدة استراتيجية من شأنها أن تجبر امريكا الوسطى والجنوبية على الاختيار بين الولايات المتحدة والصين)، لأنه في النهاية ستكون المحصلة صفر [559].

فيما ينظر البعض الى الوجود الصيني على أنه يمثل تحدياً للأمن الأمريكي لان ذلك سيمنع الولايات المتحدة من الوصول الى المواد الخام وخاصةً النفط ، وهناك شكوك بأن بعض دول

([556])Brock R. Williams, Coordinator et al, The Trans-Pacific Partnership: Strategic Implications, (Report), Congressional Research Service,United States, 2016, p.1.

([557]) فاي لينغ وانغ ، الصين والشراكة عبر المحيط الهادئ: تحديات وفرص، ترجمة: رمضان أحمد بريمة، تقرير مركز الجزيرة للدراسات، قطر ، 2016، ص3 .

([558])Antonio C. Hsiang, op.cit, p.60.

([559])Paulo Duarte, Latin America's Chinese new friend perceptions, impacts and challenges, Revista Española de Relaciones Internacionales, No. 7, Spanish, 2015, P.14-15.

امريكا الوسطى والجنوبية، ونتيجة لعلاقتها مع الصين يمكن ان تكون بعيدة عن مدار النفوذ الأمريكي وتكون اكثر استقلالية في علاقاتها مع الولايات المتحدة (560)، وبعد الحديث عن اهم اراء الخبراء فيما يخص النفوذ الصيني في امريكا الوسطى والجنوبية، فتجدرالإشارة الى ان الولايات المتحدة قد انسحبت من الشراكة عبر المحيط الهادئ بعد وصول ترامب الى السلطة الذي اعتمدة استراتيجية مختلفة عن سلفه أوباما، ومن المهم معرفة ان بعد كوفيد19ستجد الصين نفسها امام الفرصة سانحة لتوسيع موقعها الاستراتيجي، من خلال الدبلوماسية الطبية والتقدم في سلاسل التوريد وعمليات الاستحواذ الاستراتيجية والقروض للحكومات المتعثرة بينما يبقى الغرب ضعيفًا اقتصاديًا ومشتتًا سياسيًا بسبب الصعوبات المتعلقة بـ كوفيد 19(561) .

رابعاً: التنافس الأمريكي – الصيني في جزر المحيط الهادئ:

لقد اصبح المحيط الهادئ المكان الذي تتقاطع فيه المصالح والخطط الاستراتيجية بين القوتين العظمى (الصين والولايات المتحدة)، وما بين الاثنين كانت دول جزر المحيط الهادئ أحد اللاعبين الثانويين في لعبة الشطرنج الجيوسياسية الكبرى، الا ان هذه الدول هي قريبة من نفوذ الولايات المتحدة لكونها كانت تحت السيطرة الامريكية لفترة طويلة وتأثرت بها سياسياً واقتصادياً وثقافياً، وتأثرت مجتمعاتها التي شهدت تحولات بشكل عميق في الاعلام والفن ونمط الحياة، على العكس من الصين، لذلك عملت على منع نفوذ أي قوى أخرى يكون لها موقف استراتيجي ضد المصالح الامريكية، فعملت الولايات المتحدة على حماية أراضيها (غوام وجزر ماريانا الشمالية وساموا الأمريكية) والدول المرتبطة بها (جزر مارشال وميكرونيزيا وبالاو) والقواعد العسكرية في غوام وكواجالين المرجانية (جزر مارشال) اضافةً الى منع الجريمة العابرة للحدود الوطنية وإيواء الخلايا الإرهابية، تجدر الإشارة الى ان المحيط الهادئ كان خلال الحرب الباردة وبسبب السيطرة العسكرية والاستراتيجية للولايات المتحدة، حيث توجد القواعد العسكرية والتحالفات والمعاهدات بين الدول المطلة على المحيط الهادئ وبالتالي اطلق عليه تسمية "البحيرة الأمريكية"، وبعد الحرب الباردة وبسبب الأولويات الاستراتيجية للولايات المتحدة في مناطق أخرى من العالم، قلت الأنشطة الامريكية في دول جزر المحيط الهادئ، واوكلت مهمة رعاية المصالح في المحيط الهادئ الى دولة حليفة وهي استراليا، الا ان زيادة

(560)Detlef Nolte, The Dragon in the Backyard: US Visions of China's Relations toward Latin America, The GIGA German Institute of Global and Area Studies, Number. 5 ,Hambourg, 2013, p.

(561)R. Evan Ellis, Chinese Engagement in Latin America in the Context of Strategic Competition with the United States, op.cit, p.10.

النفوذ الصيني قد غير المعادلة الاستراتيجية فعادت الولايات المتحدة الى السيطرة المباشرة [562]، وهذا جاء من خلال تقرير خدمة أبحاث الكونجرس الأمريكي : (منذ الحرب العالمية الثانية، سعت الولايات المتحدة إلى منع أي دولة خصم من اكتساب موقف استراتيجي في جنوب المحيط الهادئ يمكن استخدامه لتحدي الولايات المتحدة، فكانت هناك توقعات كبيرة حول طموحات الصين العسكرية في المحيط الهادئ، ويرى الباحث روبرت كابلان الذي يشير إلى الأهمية الاستراتيجية بالنسبة للولايات المتحدة لقواعدها في المحيط الهادئ في أي مواجهة مع الصين، في حين أن تقرير الكونجرس المذكورأعلاه يذكربأن الصين قد وضعت استراتيجية شاملة للاستفادة من تراجع الاهتمام الأمريكي بالمنطقة منذ نهاية الحرب الباردة، وخاصة في ميلانيزيا)[563]ويجد الاستراتيجيون الامريكان ومراكز الابحاث عن استراتيجية الصين الكبرى في المحيط الهادئ، أن الصين قد تحاول إنشاء قواعد صواريخ على جزر المحيط الهادئ لمواجهة البحرية الأمريكية، ففي العام1997، أنشأت الصين قاعدة تتبع للأقمارالصناعية في كيريباتي، والتي يعتقد المحللون ان الصين قد تستخدمها لمراقبة الصواريخ الامريكية في جزرمارشال ومعرفة مداها، وهو ما اثار ضجة حول مدى دقة هذه المعلومات والتي وصفها البعض بأنها غير ممكنة الحدوث لان انشاء مثل هذه القواعد سيجعلها هدف سهل في حالة حدوث أي صراع بين الصين والولايات المتحدة، كما ان ذلك سيعرض هذه الدول على خط الصدام المباشر، لكن الأمر الأكثر منطقية من موضوع قاعدة الصواريخ هو احتمالية وضع الصين لمنشآت استخباراتية في المنطقة لمراقبة القوات الأمريكية، وبعد ان اعترفت كريباتي بتايوان اضطرت الصين إلى إغلاق وتفكيك قاعدتها في كريباتي العام 2003 رداً على ذلك الاعتراف[564].

وقد نشرت الولايات المتحدة ثلاث استراتيجيات لمشاركة الصين في المحيط الهادئ، الأولى هي إعادة احياء العلاقات من خلال تكثيف المشاركة الدبلوماسية ومحاولة كسب التأييد بين تلك الدول وهو ما اعلنه الرئيس جورج بوش الابن في العام 2007 الذي اطلق عليه عام الحيط الهادئ خلال مؤتمر قادة جزر المحيط الهادئ والذي يعقد كل ثلاث سنوات في العاصمة واشنطن وتطرق المؤتمرللعديد من القضايا واهمها تعزيز العلاقات الاقتصادية، والتوسع العسكري الأمريكي في غوام ، والتبادلات الثقافية والتعليمية، والمساعدات ، والتجارة ، لتؤكد التزامها تجاه

([562]) Steven Ratuva, a New Regional Cold War? American and Chinese Posturing in the Pacific, Asia & the Pacific Policy Studies, Vol. 1, No. 2, The Australian National University, Australian, 2014, p.410.

([563])Fergus Hanson, the Dragon Looks South (Report), Lowy Institute for International Policy, Sydney, 2008, p.6

([564])Ibid, p7.

منطقة المحيط الهادئ، أما الاستراتيجية الثانية فهي إيصال المساعدات الى المنطقة ، كما تضمن ايضاً في العام 2011 إعادة فتح مكتب الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية في بابوا غينيا الجديدة ، (بعد 15عامًا من اغلاقه)، كما أعلنت هيلاري كلينتون عن مساعدات بقيمة 30 مليون دولار لدعم التنمية المستدامة والتغير المناخي، اما الثالثة في إحياء تحالف انزوس مع أستراليا ونيوزيلندا وتقويته، بينما انتهجت الصين وكما تم ذكره نهج القوة الناعمة من خلال العلاقات الدبلوماسية والثقافية إضافة الى العلاقات الاقتصادية وكانت مساعدات الصين اكثر وضوحاً في البنية التحتية مقارنة بالمساعدات الامريكية [565].

وتجدر الإشارة الى انه في ظل إدارة أوباما التي اتخذت استراتيجية "إعادة توازن القوة في منطقة آسيا والمحيط الهادئ ، فإن الاهتمام في منطقة المحيط الهادئ كان أوسع واشمل مما كان في زمن إدارة بوش الابن، وفي خطاب اوباما أمام البرلمان الأسترالي في نوفمبر 2011 ، أشار إلى ان منطقة آسيا والمحيط الهادئ باعتبارها لها (أولوية قصوى، وان الولايات المتحدة كدولة مطلة على المحيط الهادئ سيكون لها دور طويل الأمد)[566]، وقد رحب العديد من حلفاء الولايات المتحدة وأصدقائها في المنطقة بتحول الولايات المتحدة المعلن نحو آسيا في عام 2011، وقد تم تحويل القوات بعد حرب أفغانستان والعراق للتأهب في منطقة القيادة الأمريكية في المحيط الهادئ ، وللتقليل من مخاوف الدول بشأن الصعود الصيني، وقد حاولت الولايات المتحدة إضفاء مضمون لاستراتيجية إعادة التوازن على الرغم من وجود بعض الجوانب الظاهرة قبل الإعلان عن استراتيجية اعادة التوازن مثل نقل السفن القتالية الساحلية في سنغافورة وتطوير القوة الدورية لمشاة البحرية الأمريكية في داروين في أستراليا ، من بين التعديلات العسكرية الأكثر وضوحًا [567].

ومن المتوقع ان تصل القوات البحرية الامريكية المتمركزة في المحيط الهادئ الى60%، وقد تم تحديد مواقع إضافية للقواعد العسكرية الأمريكية بالإضافة إلى المواقع الموجودة ومن بينها داروين في أستراليا، وهنالك خطط لزيادة السفن والطائرات العسكرية الامريكية بما في ذلك قاذفات B52، إضافة الى تعزيزالعلاقات مع الدول التي لها خلافات مع الصين مثل اليابان وفيتنام والفلبين، ان استراتيجية إعادة التوازن في آسيا والمحيط الهادئ هي اعلان لنوع جديد من الحرب تكون فيها القوات البحرية والجوية هي الأدوات لحل مشكلة الصعود البحري العسكري

([565])Steven Ratuva, op.cit, p.411.
([566])Ibid, p.414
([567])EricY.Shibuya, Still Missing in the Rebalance? The United States and Pacific Island Countries, in Rouben Azizian and Carleton Cramer, ed, Regionalism, Security & Cooperation in Oceania, First published, Asia-Pacific Center for Security Studies, United States of America, 2015, p. 58.

الصيني في المحيط الهادئ ، وفي حالة حدوث أي مواجهة عسكرية بين الصين والولايات المتحدة قد تشارك جزر ميكرونيزيا غوام وماريانا الشمالية وجزرمارشال، وهي جزر للولايات المتحدة فيها قواعد عسكرية وكذلك الحال مع أستراليا ونيوزيلندا اللتان لهما قواعد اتصالات حيوية مع شبكات الولايات المتحدة العسكرية والاستراتيجية في العالم، وفي الوثيقة التي تم إصدارها في العام 2012 من قبل مجلس الاستخبارات الوطني، وهذه الوثيقة تصدر لكل فترة إدارة رئاسية، والتي ترسم طريق الجغرافيا السياسية العالمية حتى العام 2030، فمن أهم العوامل التي تم تحديدها في الوثيقة هي الصعود الصيني وتوسع القوة، وضرورة وجود رد حاسم يعكس الهوس الأمريكي للتهديد الصيني والذي ورد ذكره 300 مرة في التقرير(568)، وفي هذه الفترة اصبح الحديث عن حرب باردة جديدة بين الصين والولايات المتحدة من قبل المحللين الاستراتيجيين يكون مسرحها المحيط الهادئ، ومن هذه الآراء كانت للمحلل الجيوسياسي ورئيس مجموعة أوراسيا إيان بريمر، "لقد أصبحت بالفعل هنالك حرب باردة جديدة ولن يكون فيها الامريكان والصينيون أصدقاء ولأعداء، إن الخطاب الجديد للحرب الباردة مبني على افتراضات مفادها (ان الهيمنة الامريكية هي جزء من الصيرورة التاريخية وان ظهور الصين على خط المنافسة يجب ان يكون تحت السيطرة وإذا لزم الأمر، يجب مقاومته بشدة)، وهو ما يتفق مع طروحات أحادية القطب التي تم تقديمها في أوائل التسعينيات، والتي افترضت لا يمكن لأي قوة ان تنتزع من الولايات المتحدة دورها كزعيم عالمي أحادي القطب يمكن أن تؤدي هذه الفروضات الأيديولوجية إلى تحويل الانتباه عن بعض القضايا الأكثرعمقاً وهي الدعاية ضد التهديد الصيني الوشيك ماهي الا أداة تسويق فعالة لبيع الأسلحة الأمريكية في المنطقة، وكشفت وكالة التعاون الأمني الدفاعي التابعة للبنتاغون، عن معلومات تفيد بحدوث زيادة بنسبة 5.4 % في صفقات الأسلحة إي 13.7 مليار دولار أمريكي خلال عام 2012 مقارنة بالعام السابق .

يبدو أن هذه الاستراتيجية كان لها دور حيوي في الحفاظ على دوران عجلات الصناعات العسكرية الأمريكية في وقت كانت فيه الاقتصاد الأمريكي يمر بمنعطف خطير وبالتالي فإن ذلك ساعد على انتعاشه، ان شيطنة العدو(الصين) كما يرى احد الباحثين هو عمل ذكي ساهم في زيادة الأرباح، أي ان شيطنة الصين وتعظيم تهديدها لإبقاء الدول الآسيوية الأخرى في حالة تأهب مع الجانب الأمريكي بينما تحاول في الوقت ذاته من استرضاء الصين للحفاظ على علاقتهما الاقتصادية الحاسمة (569).

وهنالك جانب آخر مهم فيما يخص التنافس الصيني الأمريكي في جزر المحيط الهادئ،

(568)Steven Ratuva, op.cit, p.414-415.
(569)Steven Ratuva, op.cit, p.416-417.

حيث عبر العديد من المراقبين عن ان العديد من الدول التي لها مواثيق مع الولايات المتحدة قد تقرر إنهاء اتفاقياتها، واحد أسباب ذلك هو النفوذ الصيني المتزايد مع هذه الدول، ومن ضمنها بالاو فقد كان هنالك مقترح قرار لعام 2015 في ولايات ميكرونيزيا الموحدة لإنهاء الاتفاق على الرغم من اعتمادها على الخدمات الامريكية ولكن على المدى الطويل من الممكن ان تشكل الصين عائقاً امام توصل الولايات المتحدة على اتفاق مع هذه الدول ، وفي ديسمبر 2017 ، أقر الكونجرس قانون يحتوي على تفويض اتفاق بالاو الذي سيظل ساري المفعول حتى عام 2044 بتمويل حتى عام 2024، اما بالنسبة للأتفاقيات مع جزر مارشال وولايات ميكرونيزيا الموحدة فستنتهي هذه الاتفاقيات في العام 2023 ما لم يتم تمديدها، واذا لم يتم التوصل الى اتفاق للتمديد فستنتهي المساعدات المالية وستستمرالاتفاقيات الدفاعية بما في ذلك حقوق اقامة القواعد العسكرية الأمريكية، اضافةً الى دور هذه الدول في التصويت مع الولايات المتحدة في الأمم المتحدة وهم أعضاء في المنظمات الدولية، مثل صندوق النقد الدولي ومنظمة الصحة العالمية وبنك التنمية الآسيوي، نظرًا لتزايد نفوذ الصين في دول الميثاق الثلاثة، هيمنة الولايات المتحدة هناك ليست مضمونةعلى المدى الطويل(570)، الى جانب هذه المخاوف هنالك مخاوف تتعلق بمصالح الدفاع الأمريكية وهو ما أشاراليه قائد قيادة قوات المحيط الهادئ الأدميرال هاري هاريس في شهادة أمام الكونجرس في أبريل 2017، "توفر الاتفاقيات الوصول إلى الدول في حالات الطوارئ وأنها تمنح الولايات المتحدة الحق في الموافقة أو الرفض للوصول الى أي دولة أخرى مما يساعد الولايات المتحدة بالحفاظ على خط اتصال استراتيجي واضح عبر المحيط الهادئ ، وان لدى وزارة الدفاع منشآت عسكرية مهمة مقرها في تلك الدول التي تعتبر بالغة الأهمية للأمن القومي للولايات المتحدة، ومثال على ذلك اجراء الولايات المتحدة للتجارب الصاروخية باليستية العابرة للقارات وعمليات مراقبة فضائية من موقع رونالد ريغان لتجارب الدفاع عن الصواريخ الباليستية في جزر مارشال، وقد أدى نفوذ الصين المتزايد في منطقة جزر المحيط الهادئ إلى إثارة المخاوف من أن تضعف الصين من نفوذ الولايات المتحدة في الدول التي ترتبط معها بمواثيق مما سيكون له تداعيات على الوصول العسكري الأمريكي في المنطقة. وحسب قول دين تشينج احد الباحثين في مؤسسة التراث، (إذا أنشأت الصين موطئ قدم سياسي في المنطقة على المدى الطويل، فيمكنها إقناع هذه الدول بعدم وصول الولايات المتحدة وان الوصول الصيني قد لا يكون قواعد بل مواقع مراقبة واستطلاع لمراقبة المنشآت العسكرية الأمريكية القريبة)، ويمكن أن يكون للتنمية الاقتصادية الصينية في هذه الدول آثار مهمة على

(570) Ethan Meick et al, op.cit, p.18.

وزارة الدفاع ، لا سيما أنها تسعى إلى إعادة نشر 4100 جندي من أوكيناوا إلى غوام واستخدام الأراضي الأمريكية للتدريب والتمارين العسكرية، وفي حالة حدوث أي تحركات في آسيا فسيتم استدعاء القوات الأمريكية المتمركزة في غوام، ان النمو السريع في الاستثمار الصيني وزيادة اعداد السياح الصينيين لهذه الدول إذا تمكنت الصين من خلال أنشطتها من الحيلولة عن تنفيذ خطط الولايات المتحدة فسوف يتحقق الهدف الصيني في إضعاف الوجود العسكري الأمريكي في المحيطين الهندي والهادئ، ووفقا للقائد السابق لقوات مشاة البحرية الأمريكية في المحيط الهادئ، فإن كومنولث جزرماريانا الشمالية وغوام مهمان لموقعنا في المحيط الهادئ، وتسعى الصين إلى التحكم في وصولنا والحد من وجودنا العسكري ، يمكن أن يكون لقاعدة أو منشأة عسكرية صينية في جزر المحيط الهادئ تداعيات على الوجود العسكري الأمريكي والتدريب في المحيطين الهندي والهادئ ويمكن أن تشكل عقبات أمام الوصول الاستراتيجي للولايات المتحدة في جزر المحيط الهادئ، ويمكن ذلك أن يوسع قدرات المراقبة الصينية في المنطقة ، مما يساعد الصين على تقليل الوجود العسكري الأمريكي في المنطقة [571].

لقد اعتمدت إدارة أوباما لاستراتيجية إعادة التوازن لمنطقة آسيا والمحيط الهادئ حتى العام 2016، ما ان تولى ترامب منصبه في العام 2017، قام بتنفيذ استراتيجية المحيطين الهندي والهادئ ويشمل ذلك ايضاً جنوب المحيط الهادئ، هذا يعني مواصلة المشاركة الامريكية في المنطقة [572]، وكان لخروج الولايات المتحدة من اتفاقية باريس للمناخ في ظل رئاسة ترامب تأثير كبير على العلاقات مع منطقة جنوب المحيط الهادئ، اضافةً الى ان الولايات المتحدة لم توفي بألتزاماتها التي تعهدت بها في ظل إدارة أوباما لصندوق المناخ العالمي، وخلال اجتماع قمة منتدى جزرالمحيط الهادئ الذي عقد في ناورو في العام 2018، فعلى الرغم من الضغط الأمريكي على أن قادة دول جزر المحيط الهادئ الاان البيان الختامي أكدعلى أن قادة دول جزر المنتدى طالبوا الولايات المتحدة بالعودة إلى اتفاقية باريس بشأن تغير المناخ، وقد غاب الرئيس ترمب عن اغلب الاجتماعات التي كانت تعقد مع دول جزر المحيط الهادئ، في الوقت الذي ادان نائب الرئيس الأمريكي مايك بنس الذي حضر الاجتماعات، تعاون دول جنوب المحيط الهادئ مع الصين، وكذلك مع مبادرة الحزام والطريق، في الوقت الذي لم تناقش قضايا المناخ والتنمية في المحيط الهادئ وهو ما اعطى انطباع عن عدم اهتمام الولايات المتحدة بقضايا المحيط المهمة وبسكانه [573]، في الوقت ذاته بدأت دول جزرالمحيط الهادئ تتبع أسلوب استراتيجي جديد

([571])Ethan Meick et al, op.cit, p.19.
([572])Xiaochen Chen, China, the United States and changing South Pacific Regional order in the 2010s, China International Strategy Review, Peking University, china, Volume.1, Issue. 2, 2019, p. 338.
([573])Xiaochen Chen, op.cit, 339.

مستخدمة بذلك (ورقة الصين) من اجل جذب انتباه الغرب وكورقة ضغط ايضاً لضمان استمرار تدفق المساعدات، والسؤال المطروح هو هل سيبقى المحيط الهادئ بشكل عام واوقيانوسيا بشكل خاص بحيرة أمريكية، خاصةً وان معظم دول جزر المحيط الهادئ ، مثل فيجي وفانواتو وساموا بدأت تنظر الى الدوري الصيني من منظار المصالح الاستراتيجية وليس من منظار متخوف،

وفي الفترة من(2013- 2018)، استضافت الصين قادة دول بابوا غينيا الجديدة، وفيجي ، وفانواتو، وساموا، وولايات ميكرونيزيا الموحدة، وتونغا، وكيريباتي، وتيمورالشرقية، وهذا يدل على تغيير اتجاه البوصلة نحو الصين ، فأي رئيس حكومة جديد بدأ يفضل زيارة الصين في زياراتهم الخارجية بدلاً من زيارة الولايات المتحدة او استراليا او نيوزيلندا[574]، وبأختصار هنالك اختلاف في الرؤى الاستراتيجية بين إدارة أوباما وترامب فيما يخص منطقة جنوب المحيط الهادئ، فعلى الرغم من توجه الأنظار الى منطقة المحيطين الهندي والهادئ، الا ان منطقة جنوب المحيط الهادئ لا تزال منطقة ذات أهمية اقتصادية وسياسية واستراتيجية، وهذه المنطقة ستصبح منطقة للتنافس في النفوذ بين القوتين العظمى الصين والولايات المتحدة في المستقبل، وبعد بيان طبيعة العلاقات الامريكية – الصينية في جزر المحيط الهادئ هنالك دول وجزر لها لعبت دور مهم في هذه العلاقة وهما(فيجي- غوام)، **ولنأخذ فيجي كمثال** ، فبعد الانقلاب الذي حدث في فيجي في العام 2006، ونتيجة للعقوبات التي فرضتها أستراليا ونيوزيلندا، سعت فيجي للحصول على أصدقاء جدد، ويرى جون واينيرا، المحلل العسكري النيوزيلندي، في مقالته (حرب باردة في المحيط الهادئ الدافئ) لقد أصبحت فيجي في منتصف المواجهة للتنافس الجيوسياسي بين الولايات المتحدة والصين، بسبب موقعها المركزي كمحور اقتصادي وسياسي لجنوب المحيط الهادئ، والذي سيتردد صداه حول المحيط الهادئ، إضافة الى دورها في التأثيرعلى باقي دول جوب المحيط الهادئ الاخرى فبالنسبة للولايات المتحدة الموضوع لا يتعلق بالمساعدات الصينية مقارنةً بالنفوذ الذي يمكن أن تمارسه الصين نتيجة للمساعدات، أضافةً إلى المصالح الاستراتيجية طويلة الأجل للصين، وهناك قلق متزايد بشأن الروابط العسكرية والسياسية بين الصين وفيجي، الحليف التقليدي للولايات المتحدة، وازدادت زيارات سفن المراقبة الصينية وكبار المسؤولين الصينيين إلى فيجي خلال السنوات الماضية، ومن اهمهم زيارة شي جينغ بينغ الذي كان نائباً للرئيس في العام 2009، وحسب تسريبات موقع ويكيلكس ان استراليا ونيوزلندا حاولا منع هذه الزيارة[575]، ومما يثير القلق أيضًا ان الصين من الممكن ان تنشئ قاعدة عسكرية في فيجي، وتتزايد هذه التوقعات بسبب تزايد العلاقات العسكرية

(574) Pankaj jha, China in the South Pacific an Emerging Theater of Rivalry, The Air Force Journal of Indo-Pacific Affairs, Vol. 2, No. 4, Air University Press, United States, p62.
(575) Steven Ratuva, op.cit, p412.

بين الدولتين من حيث التدريب وتوفير المعدات، وفي يناير 2013 ، زاررئيس مكتب الشؤون الخارجية في وزارة الدفاع الصينية فيجي وقد تم الاتفاق على تسليم المعدات العسكرية مثل القوارب البحرية صينية الصنع ومعدات أخرى لتعزيز القدرة العسكرية لفيجي، ونفت السلطات الصينية أي رغبة في انشاء قواعد عسكرية وان توسيع العلاقات هو لمساعدة فيجي، ويكمن التحدي بالنسبة للولايات المتحدة في كيفية وضع استراتيجية دبلوماسية لاستعادة ولاء فيجي التي ترتبط معها عسكرياً منذ الحرب العالمية الثانية عندما تم استخدام فيجي كقاعدة للجيش الأمريكي خلال حرب المحيط الهادئ، كانت فيجي متحالفة أيديولوجيًا مع الولايات المتحدة خلال الحرب الباردة وهي من ضمن العديد من دول جزر المحيط الهادئ التي كانت جزءًا من الكتلة المؤيدة من خلال اصواتها للولايات المتحدة في الأمم المتحدة، الا ان العقوبات التي كانت مفروضة عليها اعادت تحديد خياراتها وتحالفاتها الإقليمية والعالمية، وفي إجراءاتها لدعم الصين، فقد دعمت نقل أمانة منطقة البحر الكاريبي والمحيط الهادئ في منتدى جزر المحيط الهادئ إلى بابوا غينيا الجديدة وهي خطوة تضعف التأثيرالذي تمارسه استراليا من خلاله، ان استخدام ورقة الصين له مزايا في لعبة المناورات الجيوسياسية على أستراليا ونيوزيلندا الى ان الجوانب السلبية بردائة المنتجات الصناعية، وخرق الشركات الصينية لقوانين وأنظمة البناء المحلية، فاعادت فيجي تقيم ادواتها التقنية لتتعاقد مع ثلاث شركات نيوزيلندية لبناء وإصلاح الطرق بدلاً من الشركات الصينية، وبغض النظر من عدم ملائمة التكنلوجيا الصينية الا ان الصين وفيجي ترتبطان بعلاقات وثيقة من اجل تحقيق مصالحهما السياسية والاقتصادية المشتركة، فبالنسبة للصين هي ان تضع لها موطئ قدم في أوقيانوسيا لتسهيل وصولها الدبلوماسي والاقتصادي والاستراتيجي، بينما بالنسبة لفيجي فالصين مصدرًا جيداً لتقديم المساعدات وورقة سياسية من الممكن استخدامها ضد الجارين أستراليا ونيوزيلندا. بينما تحاول الولايات المتحدة إحياء الصداقة مع فيجي بينما تعمل الصين على توطيد العلاقات الجديدة، ومن الممكن ان تكون المنافسة مفتوحة وضارة، وان فيجي ستكون اللاعب الذي سيحقق تطلعاته كقوة إقليمية صغيرة[576].

اما **غوام،** فتعتبرواحدة من أكبر 15 جزيرة التي تشكل سلسلة جزر ماريانا ويبلغ عدد سكانها (159358 نسمة)، تبلغ مساحة الجزيرة حوالي 209 ميلاً مربعاً وطولها 33 ميلاً، وتشكل القواعد البحرية الامريكية في غوام وأندرسن 27.21% من مساحة الجزيرة، ان وجود القوات الامريكية في الجزيرة جعل غوام رأس الحربة في منطقة المحيط الهادئ لتي تشهد

([576])Ibid, p.414.

تحديات امنية كثيرة لكونها قاعدة ثابتة للوجود الأمريكي(577)، ينظر الى خريطة (39) الموقع الجغرافي لجزيرة غوام .

وتعتبر حجرعثرة في طريق الاستراتيجية الصينية التي تسعى الى ان تكون المحور الذي تتجه نحوه دول المنطقة وكذلك لبسط نفوذ الصين في هذه المناطق الاستراتيجية من العالم لكونها واحدة من سلاسل الجزر، وهو ما يضع الجزيرة في موضع تنافس بين القوتين العظمى (الصين- الولايات المتحدة)، وتجدر الإشارة الى ان الولايات المتحدة قد سيطرت على الجزيرة بعد معاهدة باريس التي تم توقيعها بعد نهاية الحرب الاسبانية – الامريكية وهذا ما تم التطرق له في الفصل الأول، وبعدها حولت الولايات المتحدة الجزيرة الى قاعدة عسكرية بحرية، وتجدر الإشارة الى انها غير مدمجة بالولايات الامريكية وليس لها حقوق التصويت في الانتخابات الرئاسية الامريكية (578)

وكما هو معروف فأن للولايات المتحدة قواعد عسكرية استراتيجية في مناطق أخرى مثل اليابان وكوريا الجنوبية، لكن من الناحية الاستراتيجية فإن غوام اكثر أهمية من القواعد الأخرى، ومن الناحية الجغرافية تقع هذه القاعدة الجوية في غوام على مسافة أربع ساعات فقط اي(3430 كم) من كوريا الشمالية، و(2700 كم) من بحر الصين الشرقي و(3725 كم)، من بحر الصين الجنوبي .

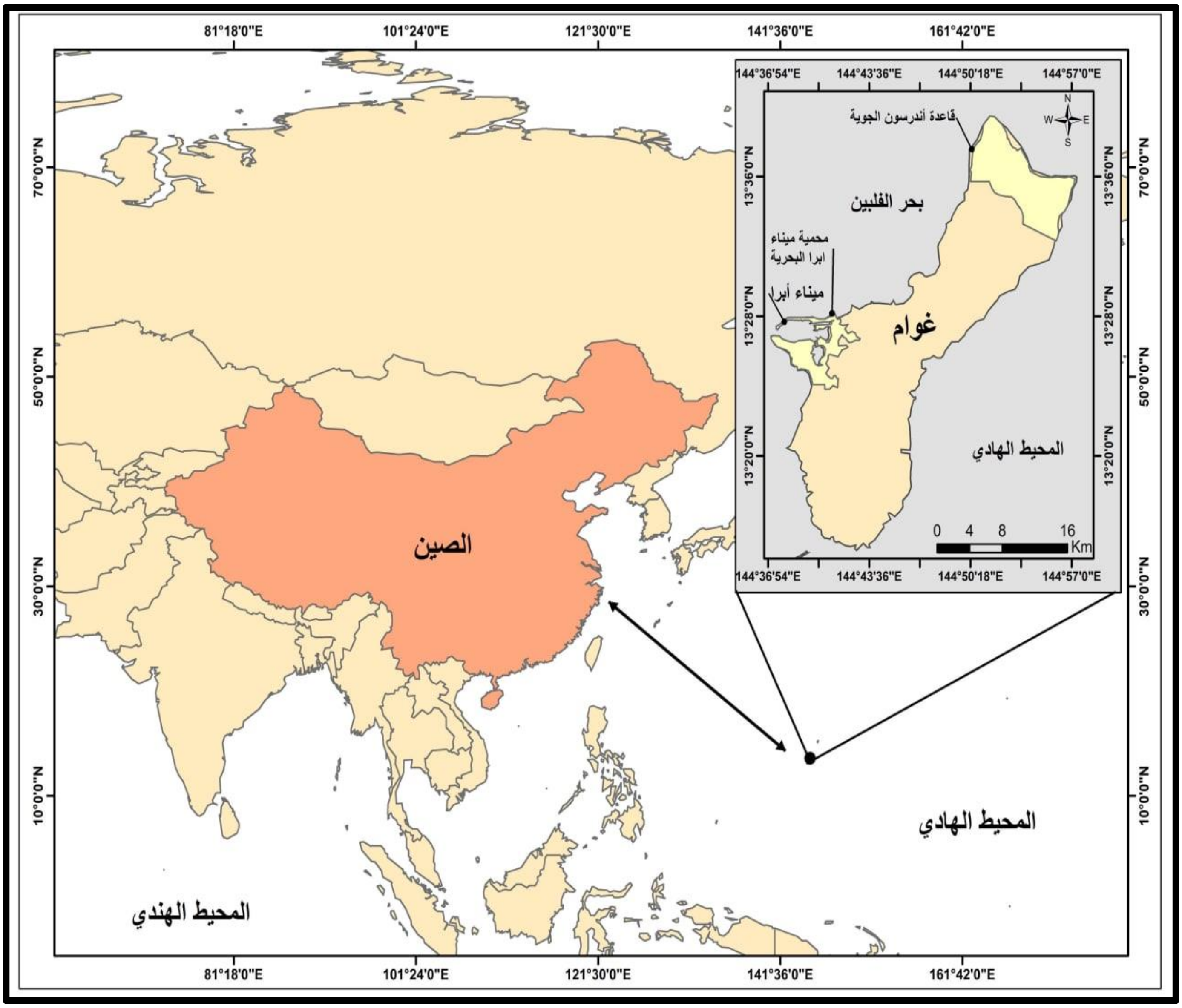
ويمكن مناقشة الموضوع من جانبين الجانب الأول يمثل مصالح الصين والجانب الاخرهو مصالح الولايات المتحدة .

---

(577) Jeffrey W. Hornung, The U.S. Military Laydown on Guam: Progress Amid, first published, Challenges, Sasakawa Peace Foundation USA, Washington, 2017, p.2.

(578) Barkat Ali et al, Guam, the Center of Asia Pacific: A Source of Geo-Strategic Rivalry between China and the US, Global Political Review, Vol. III, No. II, Islamabad, 2018, p.52.

خريطة (39) الموقع الجغرافي لجزيرة غوام .



الخريطة من عمل الباحثة اعتمادا على :

Brent D. Sadler, Repurposing Navy Cruisers Planned for Decommissioning: An Interim Capability for Countering Chinese Missile Attacks on Guam, the Heritage Foundation, Center for National Defense, No. 5208, united states, 2021, p. 8.

يمثل النفوذ الصيني في منطقة المحيط الهادئ تهديد مباشر للمصالح الامريكية في المنطقة فالتقدم الصيني في ميكرونيزيا له تأثير كبيرعلى وجود القواعد البحرية الأمريكية في غوام لان غوام وكما تم ذكره فهي قاعدة مركزية للولايات المتحدة ومن خلالها يتم ابراز قوتها في غرب المحيط الهادئ، ومن وجهة نظر الباحثين الصينيين فأن الصين تحاول وضع موطئ قدم لها في المنطقة فهي ترغب في إقامة قواعد بحرية في المحيط الهادئ من اجل تحقيق التوازن العسكري في المحيط الهادئ هذا من جانب وتقليص الوجود العسكري الأمريكي في المستقبل القريب لأن

هذه المنطقة هي ضمن الأولويات الصينية وهي جزء من مبادرة الحزام والطريق حسب البيانات الرسمية الصينية، ونظراً للاهمية الجغرافية لهذه الجزيرة فهي قاعدة انطلاق في حال تعرض المصالح الامريكية للخطرولضمان المصالح الاستراتيجية على المدى البعيد، ويرى بعض المفكرين الاستراتيجيين ان غوام هي احد الحصون المنيعة لأستراتيجية للولايات المتحدة في آسيا، والسؤال المطروح هو كيف سيتم الحفاظ على هذه القاعدة المهمة من تزايد النفوذ الصيني في المنطقة وكذلك التطور العسكري التكنلوجي الصيني وخاصةً نظام الصواريخ (PSM)؟ ،
في المقابل طورت الولايات المتحدة تكنلوجيا الصواريخ الباليستية المضادة للسفن الصينية (ASBM) وهي واحدة من الأسلحة الاستراتيجية التي من الممكن ان تؤدي الى حدوث تحول في ميزان القوى في المنطقة (579).

فبالنسبة لاهداف الصين الإستراتيجية ، يكشف عنها المتحدث باسم وزارة الدفاع الصينية في العام 2018، " لقد بدأ السباق العسكري بين واشنطن وبكين" ،وان الصين قد قامت بتشغيل صاروخها الباليستي متوسط المدى DF-26 ، والذي أطلق عليه خبراء الدفاع اسم "قاتل غوام". وقد عرضت الصين في ذكرى تأسيسها ال69 التكنلوجيا النووية الباليستية التي تفوق سرعة الصوت، والتي تصل إلى الولايات المتحدة في 30 دقيقة ، إضافة الى الصواريخ الباليستية العابرة للقارات من طراز DF-41 ، والتي من الممكن ان تحمل ما يصل إلى 10 رؤوس نووية والهدف الاستراتيجي الصيني يتمثل بقدرة الأقمار الصناعية على المراقبة، على الرغم من التطورالأمريكي في مجال تكنولوجيا الفضاء، وتقوم الصين ايضاً ببناء تقنيات لا يمكن للأقمار الصناعية اكتشافها ، وهي غير متوفرة في سلاح الجوالامريكي، ان التكنلوجيا العسكرية الصينية المتطورة ذات قيمة استراتيجية دفاعية مهمة لها قدرة على على منع أي محاولى أمريكية من بناء قواعد عسكرية جديدية على مقربة من حدود الصين، وتعتقد الصين ان وجود القواعد الامريكية في المحيط الهادئ ضمن سلسلة الجزر الأولى (الفلبين – اوكيناوا- كوريا الجنوبية) عامل تهديد للصين لان الولايات المتحدة بأمكانها شن هجمات على الصين بسبب عامل القرب الجغرافي حيث توجد الطائرات الحربية قصيرة المدى الموجودة في تلك القواعد، في المقابل هنالك مخاوف واضحة للصين لذلك تحاول وعن طريق جيش التحرير الشعبي الذي لا يسعى فقط لمنافسة القوة العسكرية الأمريكية، بل يسعى ايضاً الى هزيمة النفوذ الامريكي في المنطقة بشكل جذري وهو الهدف الاستراتيجي الذي وضعه المفكرون الاستراتيجيون الصينييون والذي يتم تنفيذه عن طريق جيش التحرير الشعبي (580) .

(579)Barkat Ali et al, op.cit, p.54-55.
(580)Ibid, p.58.

أما المصالح الاستراتيجية للولايات المتحدة في غوام، بالنسبة للولايات المتحدة فإن غوام مركز استراتيجي للعمليات العسكرية الأمريكية في منطقة المحيطين الهندي والهادئ، وان مركز قيادة المحيطين الهندي والهادئ يسعى الى تعزيز دفاعاته ضد ترسانة الصواريخ الصينية والتي كان الهدف منها على وجه الخصوص هو احباط أي محاولة أمريكية لايفاء الالتزامات اتجاه تايوان(581)، كما ان غوام تلعب دوراً أساسياً في استراتيجية البنتاغون لتأكيد نفوذها في منطقة المحيط الهادئ، ويمكن ان تتحول القوات العسكرية والقواعد البحرية من اوكيناوا (اليابان) الى غوام في حالة حدوث أي وضع طارئ، اضافةً الى ان غوام هي احد المحاورالرئيسة لكابلات الاتصالات البحرية التي تقع بين الجزء الغربي من الولايات المتحدة وهاواي وأستراليا وآسيا، ان التوترات في بحر الصين الجنوبي والشرقي، والسلوك الكوري المثير لاستفزاز الولايات المتحدة هو ما جذب انتباه الولايات المتحدة للاستخدام استراتيجية تقوم على إعادة التوازن والارتباط مع دول المنطقة وطمأنتهم بأن الولايات المتحدة لا تزال حليفًا وانها لم تبتعد عن منطقة آسيا والمحيط الهادئ منطقة، لذلك تم التوقيع على اتفاقية دفاعية مع دول في آسيا والمحيط الهادئ مثل الفلبين وكوريا الجنوبية وتايلاند وأستراليا ونيوزيلندا واليابان، وفي ظل هذه الاتفاقيات يجري الجيش الأمريكي تدريبات مشتركة وإعادة تموضع بهدف المراقبة وحماية المنطقة، وتعتقد الولايات المتحدة الأمريكية أن أمنها يبدأ وينتهي في هذه المنطقة بالذات.

اما السياسة الصينية في التعامل مع المصالح الأمريكية، فتتميز الصين بموقع مسيطرعلى بحر الصين الشرقي وبحر الصين الجنوبي، إضافة الى اسطولها من مقاتلي جيش التحرير الشعبي البحري، وفي ظل تحركاتها العسكرية وغير العسكرية فانه مثير للقلق من وجهة النظرالامريكية فانه يؤدي الى حدوث تهديدات وان على القوات الأمريكية الدفاع عن حلفاؤها في المنطقة ، وحسب رأي بعض الخبراء العسكريين فإن من المحتمل أن تعترض الطائرات الصينية بعض الطائرات الأمريكية، ومن الممكن ان تتحدى الطائرات الصينية مناطق الدفاع الجوي الأمريكية، لان الصين قامت بتحديث طائراتها من طراز H-6K "Bodger" إلى صواريخ كروز التي تطلق من الجو لمسافة 1000 ميل، وغالبًا ما يتم بالقرب من غوام، أن الجيش الصيني والبحرية الصينية اليوم هي اكثر تطوراً من قبل بسبب الاستراتيجية التي تم وضعها منذ العام 2012، ان القوات الصينية ستتوسع اكثر وتسيطر على الكثير من المناطق من اجل تعزيز تمركزها في منطقة المحيط الهادئ، ويرى أحد المسؤولين الأمريكان أن الصين من الممكن انها تهاجم غوام والولايات المتحدة في المستقبل، ان الولايات المتحدة تريد ان تبقى القوة الوحيدة

---

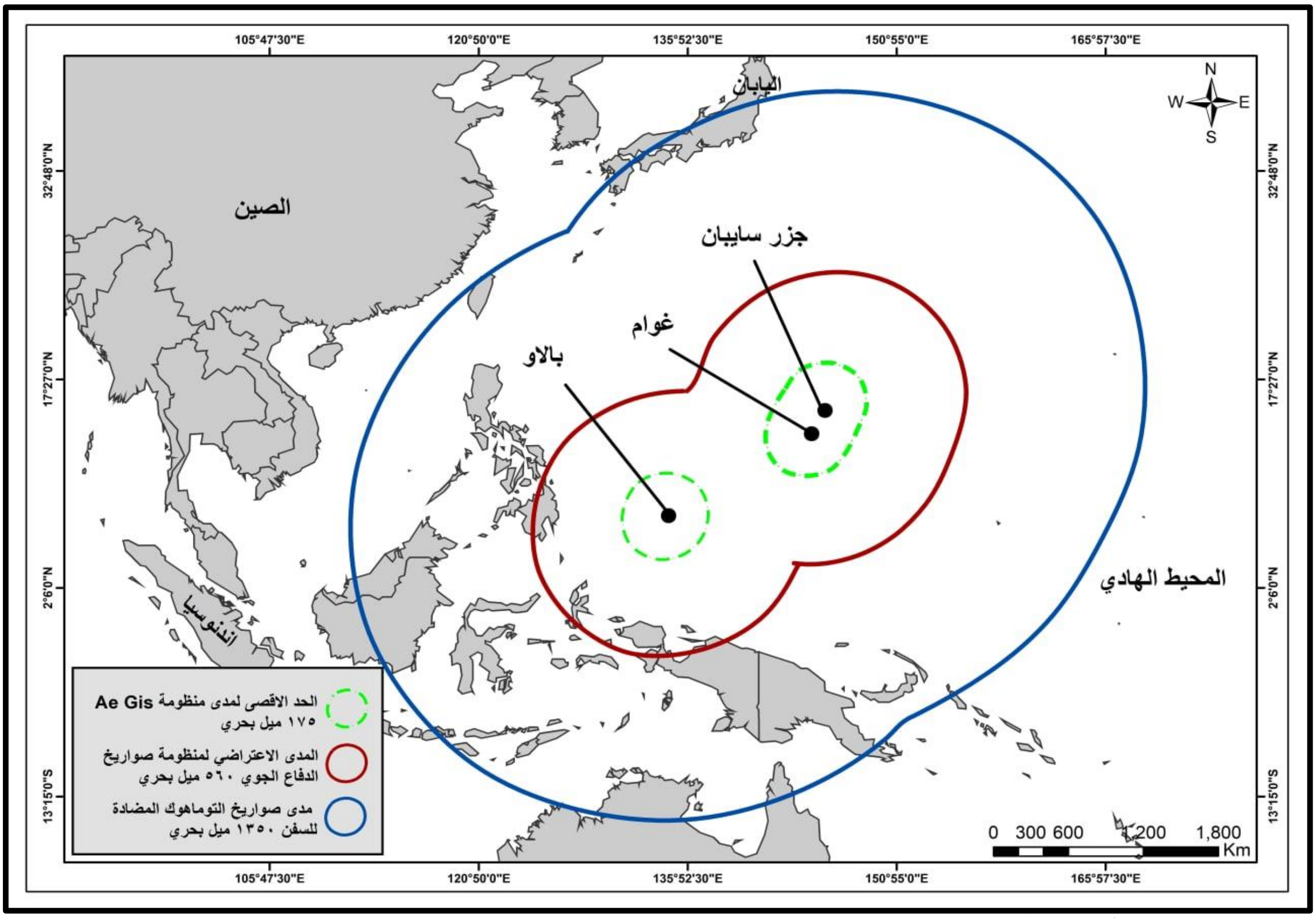
(581)Brent D. Sadler, Repurposing Navy Cruisers Planned for Decommissioning: An Interim Capability for Countering Chinese Missile Attacks on Guam, the Heritage Foundation, Center for National Defense, , No. 5208, united states, 2021, p.1.

المسيطرة على المحيط الهادئ وانها ستقاتل حتى النهاية ضد أي دولة تزعزع هذه السيطرة والتفوق الاستراتيجي [582].

لذلك نجد بدأت الأصوات تتصاعد من قبل العسكريين الأمريكيين من اجل الدفاع عن غوام والبنية التحتية العسكرية، وضرورة وضع نظام دفاع يحبط من الخطط الصينية وتحقيقاً لذلك اقترح مركز عمليات المحيط الهندي – الهادئ، نظام الدفاع عن غوام سيركزعلى الأنظمة الحالية ، ومعروف ك (Aegis Ashore) ولكن هذا النظام يحتاج الى مخصصات مالية ليتم تشغيلة بعد فترة تصل الى ثلاث سنوات على الأقل، لذلك ضرورة وضع دفاعات ذات فعالية عالية وغير مكلفة، ان وجود دفاعات فعالة من الممكن ان يصعب على القوات الروسية او الصينية من شن هجمات على مراكز العمليات العسكرية على الجزيرة، وكذلك القواعد الجوية المهمة مثل (قاعدة أندرسن الجوية) الواقعة في الشمالي من الجزيرة ومستودعات الوقود المرتبطة بها والتي تدعم العمليات الجوية في جميع أنحاء غرب المحيط الهادئ والقاعدة البحرية في ميناء أبرا، وهي موطنًا للقوات الخاصة ومجموعة الغواصات والخدمات اللوجستية البحرية الهامة، ومن المرجح فان هذه القاعدة الجوية والميناء ستكون هدفاً مهماً للصينين في حال شن هجمات صاروخية[583]، وتجدر الإشارة الى ان الولايات المتحدة قد وضعت منذ العام 2013بطارية دفاع (THAAD) ونظام الرادار المرتبط بها في الجزيرة، وهو مناسب لصد الصواريخ الباليستية لكوريا الشمالية، لكنه غير مناسب في حالة الصواريخ الباليستية الصينية او صوارايخ كروز، لذلك تم نشر القوات البحرية للدفاع الصاروخي الباليستي (BMD)،وهو عبارة عن سفن حربية يتم استخدامها حسب الحاجة، وقد قدمت حكومة بالاوعرضاً لأستضافة القوات الأمريكية ولزيادة اهتمام الولايات المتحدة بكومنولث جزر ماريانا الشمالية، وخاصةً سايبان وتينيان وتحويلهما الى مطار يدعم العمليات الأمامية ، وان استخدام الطرادات في بالاو وسايبان يمكن أن يكون الأساس لشبكة دفاع إقليمية يمكن أن تتطور مع مرور الوقت، ويمكن استخدام منظومة (C-RAM) والتي تم استخدامها في العراق للدفاع عن قواعد العمليات في حالة حدوث هجوم بالصواريخ وقذائف الهاون، أحد عناصر هذا النظام له أهمية خاصة للدفاع ضد صواريخ كروز والتهديدات الجوية للسفن الحربية التابعة للبحرية [584]، ينظر الى خريطة (40) أنظمة الدفاع المسؤولة عن الدفاع عن غوام من الهجمات الصينية .

([582])Barkat Ali et al, op.cit, p.57.
([583]) Ibid, p.2-3.
([584])Ibid , p.5

خريطة (40) أنظمة الدفاع الامريكية المسؤولة عن الدفاع عن غوام من الهجمات الصينية .



الخريطة من عمل الباحثة اعتمادا على :

Brent D. Sadler, Repurposing Navy Cruisers Planned for Decommissioning: An Interim Capability for Countering Chinese Missile Attacks on Guam, the Heritage Foundation, Center for National Defense, No. 5208, United States, 2021, p. 2.

خامساً: بحرالصين الجنوبي والشرقي والتنافس الأمريكي – الصيني :

1. بحر الصين الجنوبي :

تحاول الولايات المتحدة الحفاظ على وضعها وهيمنتها في المحيط الهادئ وتقف في مواجهة أي دولة تقف بالضد من مصالحها وخاصةً الاقتصادية إضافة الى وجودها العسكري، فبالنظرللموقع الجغرافي المهم لبحرالصين الجنوبي الذي يربط العديد من طرق التجارة والمضايق الدولية التي يمرعبرها جميع الاقتصاديات الرئيسة في العالم وخاصة الولايات المتحدة والصين، فبالتالي فإن الولايات المتحدة تسعى الى سلامة طرق تجارتها وأمن سوقها والعمل على منع أي عقبات تعترض الوصول إلى هذه الطرق، لذلك فإن استراتيجيتها في بحر الصين الجنوبي هي حرية الملاحة في بحر الصين الجنوبي، وجاء ذلك في تقرير المصالح الوطنية

الأمريكية لعام 2000، الذي ناقش المخاوف الامريكية من النزاع في بحر الصين الجنوبي وكذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ان وجود القوة البحرية يعتبر تهديد للمصالح الامريكية في هذا الجزء الحيوي من العالم (585)، وقد حددت وزارة الخارجية الأمريكية المصالح الأمريكية في بحر الصين الجنوبي منذ العام 1995، واهمها مصلحة دائمة في الحفاظ على السلام والاستقرار، حرية الملاحة مصلحة أساسية للولايات المتحدة ، القلق من القيود التي تضعها بعض الدول على الأنشطة البحرية في بحر الصين الجنوبي والتي لا تتوافق مع القانون

وخاصةً اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، اما موقف الولايات المتحدة من النزاع على الجزر والشعاب المرجانية فليس هنالك أي موقف، وان حيادها في نزاعات السيادة معقد بسبب مشاركة شركائها الإقليميين وحلفائها وبسبب عدم وضوح الأوضاع في الجزر المتنازع عليها (586) .

ويشير احد الباحثين المختصين في بحر الصين الجنوبي، (لقد تصاعدت أهمية بحر الصين الجنوبي في المدرك الأمريكي منذ نهاية الحرب الباردة، خاصة بعد توجهات الصين نحو بناء قدراتها الدفاعية والتسليحية البحرية، لذا تجد الإدارة الامريكية نفسها اليوم امام تحد جيبولتيكي خطير يهدد مستقبل وجودها ومصالحها المتنوعة في هذا البحر، ان بحر الصين الجنوبي سيكون بمنزلة واحد من النطاقات الجيوبوليتيكية الساخنة التي يتوقف عليها مصير العالم في ظل تعارض المصالح الاستراتيجية للقوى الإقليمية والدولية حسب بعض الآراء ، وهنالك بعض المرتكزات للمصالح الامريكية في بحر الصين الجنوبي منها حرية الملاحة الدولية ، السيطرة على مداخل بحر الصين الجنوبي وتوسيع نطاق الاتفاقات في بحر الصين الجنوبي و ضمان التجارة الامريكية عبر بحر الصين وتطبيق القانون الدولي)(587).

وهنالك بعض الآراء التي تقول ان الولايات المتحدة لاتهتم بنزاعات السيادة على الجزر في بحر الصين الجنوبي بقدر اهتمامها بسلامة المرورعبر هذه المياه وفي حال سيطرة الصين بشكل كامل على بحر الصين الجنوبي فسيكون هنالك تهديد مباشر لحرية مرور السفن الامريكية عبر البحر، وهنالك عدة خيارات ستستخدمها الولايات المتحدة من اجل تأمين مصالحها في منطقة المحيط الهادئ، واهمها تعميق العلاقات الدبلوماسية من خلال تعزيز العلاقات الاقتصادية والأمنية مع دول جنوب شرق آسيا، والخيارالاخر هو الردع من خلال محاولة تقييد ومنع الصين

(585)Nazir Hussain & Sobea Tabbasum, Us-China Relations and The South China Sea Conflict, Journal of Contemporary Studies, Vol. III, No.2, 2014, National Defence University, Islamabad, p.4-5.

(586) Jeff M. Smith, Freedom of Navigation - A Critical Security Imperative,in Abhijit Singh, ed, Line in the waters the south China sea Dispute and its implications for asia, Global Policy and Observer Research Foundation, London , 2017, p.13.

(587) دياري صالح مجيد ، مصدر سابق ، ص 119-120.

من تحقيق طموحاتها في الهيمنة لذلك اعتمدت الولايات المتحدة استراتيجية التطويق من خلال انشاء قواعد عسكرية بالقرب من الحدود الصينية في اليابان وكوريا الجنوبية وكذلك الفلبيين اضافةً للاتفاقيات التي تم عقدها مع سنغافورة وإندونيسيا وماليزيا، إضافة الى ما يقرب من 10000 جندي في المنطقة، اما الخيار الثالث، فهو استخدام القوة كحل أخير في حال فشلت الاستراتيجيات السابقة [588]، وتدعي الولايات المتحدة انه ليس من حق الصين ان تفرض سيطرتها على هذا البحر، في حين ترى الصين ان الولايات المتحدة وبهذه الادعاءات تريد استدراجها الى مواجهات مباشرة معها اومع الدول الحليفة لها في المنطقة وانها بتصعيدها لمشكلة حرية الملاحة هنالك نوايا مبطنة في العمل على بناء تحالف مضاد للمصالح الامريكية لذلك اتخذت الصين إجراءاتها من خلال تفتيش السفن التي تمر عبر البحر بشكل غير مشروع وخاصة قرب جزيرتي هاينان وسبراتلي ذات الأهمية الاستراتيجية، ان اختلاف المصالح أدى الى وقوع العديد من الحوادث الخطرة واهمها عندما اعترضت طائرة مقاتلة صينية طائرة تجسس أمريكية على بعد 70 كم من ساحل جزيرة هاينان في العام 2001، وقد بررت الولايات المتحدة ذلك في ان طائرتها كانت تطير فوق المياه الدولية بينما قالت الصين ان تلك الطائرات كانت تحلق فوق المنطقة الاقتصادية الخاصة التي تخضع لسلطة القانون الصينية [589]، وفي حادثة أخرى عندما قامت غواصة صينية بمطاردة سفينة حربية أمريكية المعروفة ب كيتي هوك ظهرت بالقرب من الغواصة ، وقد رفض الصينيون دخول المجموعة التي تقود الناقلة كيتي هوك الى ميناء هونغ كونغ على الرغم من تدهور الطقس وارتفاع مستوى المياه [590]، لقد حضي بحرالصين الجنوبي بأهتمام إدارة أوباما التي إعادة التركيز نحو اسيا بعد ان كانت الاستراتيجية الامريكية موجهه نحو الشرق الأوسط وكان احد الأسباب التي دفعت إدارة أوباما الى الاهتمام في بحر الصين الجنوبي هو التهديدات الصينية في العام 2008 لشركات النفط الأمريكية العاملة بالقرب من سواحل فيتنام، وقد سلطت هذه الحادثة الضوء على أسلوب التحدي في الممارسات الصينية للمصالح الامريكية في بحر الصين الجنوبي، وظل الموقف الأمريكي من بحر الصين الجنوبي خلال الفترة الرئاسية الثانية لاوباما وكذلك خلال الأشهر الأولى من إدارة ترامب التي قال وزيرخارجيتها ريكس تيلرسون " عن دعم الولايات المتحدة لحرية الملاحة البحرية والجوية بما يسمح به القانون الدولي"، قال تيلرسون فيما يتعلق بالجزر الاصطناعية إنه "لا يمكن السماح للصين بان تستخدم جزرها الاصطناعية لتهديد جيرانها أو للحد من حرية الملاحة في بحر

([588]) Nazir Hussain & Sobea Tabbasum, op.cit, p.8.

([589]) دياري صالح مجيد ، مصدر سابق، ص122-123 .

([590]) روبرت د. كابلان ، انتقام الجغرافيا مالذي تخبرنا به الخرائط عن الصراعات المقبلة وعن الحرب ضد المصير ، ترجمة إيهاب عبد الرحيم علي ، سلسلة عالم المعرفة ، العدد 420 ، الكويت ،2015 ، ص 257.

الصين الجنوبي" (591).

وتجدر الإشارة الى انه من الناحية الاقتصادية، فيمر ما يزيد عن 5.3 تريليون دولار من التجارة الدولية عبر بحر الصين الجنوبي، وتمثل حصة التجارة الامريكية ما يقارب1.2 تريليون دولارسنوياً، وفي حالة حدوث أي أزمات فسيتكبد الاقتصاد الأمريكي خسائر تقدر بتريليونات الدولارات ، اضافةً لتكاليف إعادة توجيه سفن الشحن إلى طرق بحرية تكون أطول من ناحية المسافة واكثر تكلفة، ووفقًا لتقارير إدارة معلومات الطاقة الأمريكية، فأن ثلث النفط الخام العالمي وأكثرمن نصف تجارة الغاز الطبيعي المسال في العالم تمرعبر بحر الصين الجنوبي، وهو ما يجعله أحد أهم المناطق الاقتصادية وطرق التجارة البحرية في العالم، ولحماية مصالحها عملت الولايات المتحدة على تعزيز وجودها في المنطقة من خلال حلفاؤها فيتنام وماليزيا، وسعت الولايات المتحدة الى توقيع معاهدات دفاعية متعددة مع الدول المطلة على بحر الصين الجنوبي او الواقعة بالقرب منه ، مثل اليابان وكوريا الجنوبية ، تايلاند ، وكمبوديا ، ولاوس ، وإندونيسيا وبروناي، وأستراليا، ونيوزيلندا، وكذلك مع سنغافورة التي دخلت مع الولايات المتحدة باتفاقية تسمح للولايات المتحدة بتأسيس قاعدة سفن حربية لها (592).

ولمواجهة الاستراتيجية الامريكية، عملت الصين على تعزيز مطالبتها بالجزر المتنازع عليها في بحر الصين الجنوبي وقد تبنت استراتيجية التحديث العسكري، وقد اعتمدت الصين على استراتيجية منع الوصول والتي يتم من خلالها ردع التهديدات الأمريكية المحتملة لأمنها. تواجه الصين تهديدات كثيرة منها الوجود العسكري الأمريكي في منطقة جنوب شرق آسيا ، و قد اعتمدت الصين استراتيجية كبرى لمواجهة النفوذ الأمريكي في المنطقة من خلال اعتماد (نظرية سلاسل الجزر)، وتحاول الصين السيطرة على المنطقة من خلال سلسلتين ، تمتد الأولى من ساحلها بين جنوب اليابان والهند - الصين، بينما يمتد الآخر بين الجزء الشرقي الهند - الصين واليابان، لذلك سيطرت الصين على أجزاء كبيرة من بحر الصين الجنوبي وعملت على بناء الجزرالصناعية لتقييد الأنشطة الامريكية في محيطها، وهي قادرة ومن خلال الصواريخ البالستية المضادة للسفن من استهداف بحر الصين الجنوبي بأكمله، وتعمل الصين على تحديث القوات البحرية والجوية والبرية الصينية بتقنية عالية ومعدات عسكرية (593)، لقد عملت الصين على تحديث اسطولها من المدمرات، وعملت على بناء 4 فئات جديدة من الغواصات التي تعمل

(591) Andrius Dirmeikis, U.S. Role in Conflect Resoulution: The Case of South China Sea Territorial Disputes, Master Thesis,Vytautas Magnus University, Department of Political Science and Diplomacy, Kaunas, 2018, p.39-40.
(592) ibid, p.42- 44.
(593) Nazir Hussain & Sobea Tabbasum, op.cit, p. 11-12.

بالوقود النووي والتقليدي وهي حاملة للصواريخ الباليستية ، وكما يقول لسيث كروسبي وهو نائب وكيل وزير البحرية " ستكون الصين في المستقبل القريب حشد قوة من الغواصات أكبر مما تملكه البحرية الامريكية وان الصين تخطط لتثبيت الرادارات والاقمار الاصطناعية وشبكات السونار فائق السرعة لقاع البحر، وستكون الحرب الالكترونية في خدمة الصواريخ البالستية المضادة للسفن، وهو جزءا من جهودها لمنع الولايات المتحدة من الوصول الى أجزاء كبيرة من غرب المحيط الهادئ"[594].

ان ميزان القوى في بحر الصين يتغير باستمرار، وان الصين الان أكثر قدرة من السابق على استخدام القوة في حماية مصالحها البحرية لكنها لا تتحدى الولايات المتحدة في المحيط الهادئ، وفي الوقت ذاته لا تسمح بتقويض سيادتها خاصةً في بحر الصين الجنوبي [595]، لقد طورت الصين صاروخ باليستي مضاد للسفن المعروف بـDF-21 ، وله القدرة على استهداف الناقلات الامريكية والسفن الكبيرة، وقال قائد القيادة الأمريكية في المحيط الهادئ الأدميرال الأمريكي روبرت ويلارد، "بوجود الغواصات الصينية سيشكل هذا الصاروخ تهديدًا خطيرًا للبحرية الأمريكية ، وتدعي وزارة الدفاع الأمريكية أنه من خلال تحديد الموقع الجغرافي بدقة فإن الصاروخ سيعرض السفن البحرية الأمريكية للخطر في نطاق من 1500 إلى 2100 كم ويرى الصينيون إن الوجود البحري الأمريكي في غرب المحيط الهادئ يمنع إعادة توحيد تايوان مع الصين، وانه سيشجع الدول الأعضاء في رابطة جنوب شرق آسيا بالمطالبة في أجزاء في بحر الصين الجنوبي والوقوف بالضد من المطالبات الصينية في البحر[596]، اذن ستعمل القواعد الصينية في بحر الصين الجنوبي على إبقاء القوات الأمريكية خارج سلسلة الجزر الأولى اي بعيدًا عن البر الرئيسي للصين وتايوان، وبشكل عام فان السيطرة الصينية على البحار القريبة يمكن أن تساعد الصين على القيام بالإجراءات التالية :[597]

1.مراقبة عمليات الصيد وأنشطة التنقيب عن النفط والغاز في بحر الصين الجنوبي .

2. فرض منطقة تعريف دفاع جوي فوق بحر الصين الجنوبي وفرض منطقة حظر بحري حول تايوان .

([594]) روبرت د. كابلان ، مصدر سابق ، ص 258 .

([595]) Teng Jianqun, The Sino-US Security Dilemma - The Root Cause and Way Out, in Abhijit Singh, ed, Line in the waters the south China sea Dispute and its implications for asia, Global Policy and Observer Research Foundation, , London , 2017, p.28.

([596])Ronald O'Rourke, U.S. - China Strategic Competition in South and East China Seas: Background and Issues for Congress, Congressional Research Service, united states, 2021, p.147.

([597]) Ronald O'Rourke, op.cit, p.2.

3. تسهيل الوجود العسكري الصيني والنفوذ السياسي في منطقة غرب المحيط الهادئ و المساعدة في تحقيق أهدافها الشاملة في ان تكون قوة مهيمنة ، وان وجود القواعد الصينية سيعيق الولايات المتحدة من التدخل العسكري في حال حدوث أي نزاع بين الصين وتايوان.

وقد نشر الجيش الصيني مؤخرًا طائرات الإنذار والمراقبة الإلكترونية وطائرات الهليكوبتر في جزيرتين متنازع عليهما في بحر الصين الجنوبي ، وقد اظهرت صور الأقمار الصناعية عمليات نشر لطائرة الإنذار والتحكم المحمولة جواً من طراز PLA KJ-500 في وميشيف ريف Mischief Reef في جزر سبراتلي، وأظهرت صور أخرى تمركز طائرة نقل من طراز Y-9 و Z-8 هليكوبتر في سوبي ريف (Subi Reef) في يونيو من العام 2021، في العام 2020 ، تم نشر طائرات حربية مضادة للغواصات KQ-200 في قاعدة جزيرة فيري كروس ريف Fiery (Cross Reef)، [598]، ان الوجود العسكري الصيني في تنامي مستمر كما تمت الإشارة سابقاً لكسر الطوق الذي فرضته الولايات المتحدة على الصين من خلال سلاسل الجزر، وبالتي تعزيز القوة البحرية التي نصت عليها الاستراتيجية الصينية لمواجهة أي تهديدات محتملة . ينظر الى خريطة (41) مواقع التسهيلات العسكرية الصينية في الجزر التي سيطرت عليها الصين في بحر الصين الجنوبي .

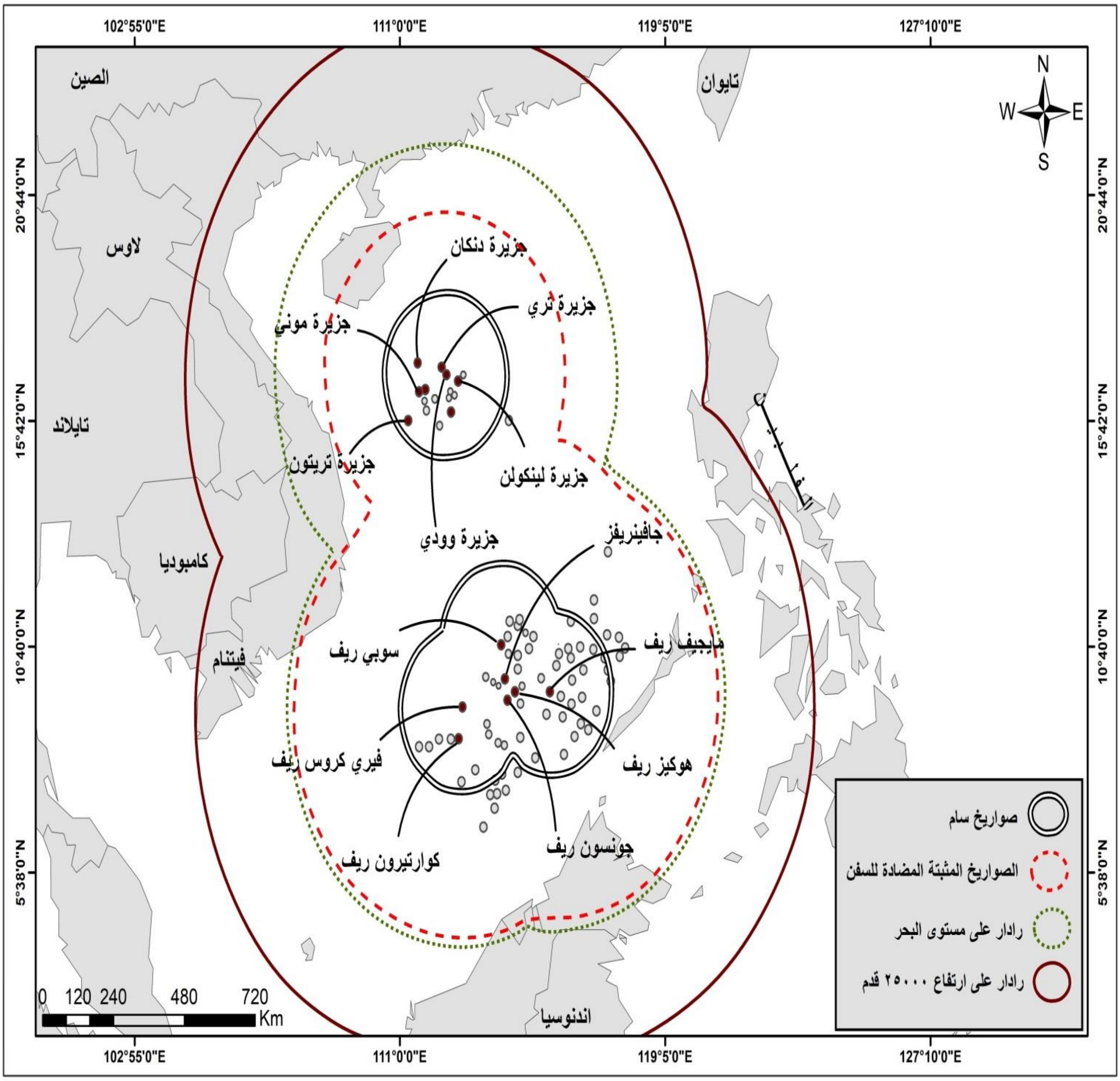
2.بحر الصين الشرقي :

ان الولايات المتحدة ليست طرفاً مباشراً في النزاع الحاصل في بحر الصين الشرقي بين اليابان والصين، الا انها شريكة لكونها ملتزمة مع اليابان بالمعاهدة الامنية لعام 1960التي تنص على(ان الولايات المتحدة ستقدم المساعدة لليابان في حالة وقوع هجوم على الأراضي الخاضعة لسلطة اليابان)، بما في ذلك الجزر المتنازع عليها، وهنالك افتراضات يتم تداولها في الولايات المتحدة واليابان حول ما ستقدمه الولايات المتحدة في حال احتلال الصين للجزر المتنازع عليها، وفي حالة فشل الولايات المتحدة في تقديم الدعم فان هذه المعاهدة سيتم الغاؤها وهذه تقويض النفوذ الأمريكي في الجزء الغربي من المحيط الهادئ وبالتالي يخل بمصداقية الولايات المتحدة بين حلفائها في المنطقة، وقد أشارت تقارير وزارة الدفاع الامريكية بين عامي (1990 – 1992) إلى موقع اليابان الجغرافي ذات الأهمية الاستراتيجية للوجود الأمريكي وهو الأقل تكلفة لان الحكومة اليابانية تقدم ما يقارب 5 مليار سنوياً كدعم لهذا التواجد، لقد كانت فكرة التواجد الأمريكي في اليابان هو طمأنة جيرانها بسبب نزعتها العسكرية وكذلك إزالة حجة اليابان من

([598]) Ronald O'Rourke, op.cit, p.12.

اعادة تسليح نفسها، لذلك يجب ملاحظة ان الولايات المتحدة في كل مناسبة تؤكد على تعهداتها بحماية حلفائها والتدخل في حالة حدوث أي نزاع [599]،

خريطة (41) مواقع التسهيلات العسكرية الصينية في الجزر التي سيطرت عليها الصين في بحر الصين الجنوبي



الخريطة من عمل الباحثة اعتمادا على :

Ronald O'Rourke, U.S. - China Strategic Competition in South and East China Seas: Background and Issues for Congress, Congressional Research Service, united states, 2021, p.12.

([599]) Paul O’Shea, The East China Sea maritime and territorial dispute: A stand-off that suits everybody? Global Affairs, The European International Studies Association, Volume 1, Issue 4-5, Prague, Czech Republic, 2015, p.461.

أما اليوم وبسبب الصعود الصيني في المنطقة، اتخذت الولايات المتحدة استراتيجية جديدة اتجاه اليابان اتسمت بزيادة الضغوطات حتى تتخذ موقف قوي ضد ما يسمى التهديدات الصينية في الجزر المتنازع عليها وهو ما جاء على لسان الكثير من المسؤولين الأمريكيين، ويتطلب ذلك تطوير القواعد العسكرية في الجزر القريبة من المناطق المتنازع عليها أضافة الى زيادة ميزانية الانفاق العسكري، وهو ما يوحي بان على اليابان الاستجابة لهذه المطالب الامريكية فإنها لن تقف مع اليابان في حال احتاجت اليابان للتدخل الأمريكي، وقد أثيرت هذه القضايا في الفترة التي كثر فيها الحديث عن نقل قاعدة فوتينما في أوكيناوا وفي أعقاب حدوث النزاعات في بحر الصين الشرقي في عامي 2010-2012، وتأتي عملية نقل قاعدة فوتينما إلى قاعدة بحرية أمريكية تقع في مدينة جينوان في جزيرة أوكيناوا، بسبب احتجاجات السكان الذين بدأوا يعانون من مشكلات التلوث والضوضاء إضافة إلى خطر وقوع حوادث عسكرية، كما حدث في العام 2004 عندما اصطدمت طائرة هليكوبتر عسكرية أمريكية بمبنى احد الجامعات، وبأختصار لقد ساهم النزاع في بحر الصين الشرقي في توفير الأساس المنطقي لوجود القاعدة البحرية، وتوثيق التحالف بين الولايات المتحدة واليابان(600).

وتجدر الإشارة الى ان الحكومتان اليابانية والأمريكية قد وافقت على إعادة تنظيم الوجود الأمريكي في اليابان بما في ذلك نقل قاعدة فوتينما، من اجل التخفيف عن اوكيناوا وفي الوقت ذاته الحفاظ على الوجود الأمريكي كقوة رادعة ويرى بعض الباحثين ان وجود مشاة البحرية الامريكية في اوكيناوا مهم ليس فقط لحفظ الامن في اليابان بل لكل لمنطقة الشرق الأقصى(601).

وتعتبر الصين ان الولايات المتحدة هي احد الأطراف المسؤولة وهي تتحمل تبعات عدم الاستقرار في المنطقة لانها اعادت هذه الجزرالى اليابان بدلاً من الصين في نهاية الحرب العالمية الثانية، ومن الواضح جداً ان هنالك قلق من قبل الولايات المتحدة من حدوث أي مواجهة عسكرية وهو ما أكده الرئيس أوباما في العام 2013، عندما التقى الرئيس شي جين بينغ وحث الرئيس الصيني على خفض التصعيد وحل الازمة عبرالطرق الدبلوماسية، وقد اقرمجلس الشيوخ الأمريكي تعديل قانون الدفاع الوطني لعام 2013والذي ينص على (ان في حالة عدم اتخاذ الولايات المتحدة أي موقف رسمي فيما يخص السيادة على جزر سينكاكو، فانها تعترف بسيادة اليابان على جزر سينكاكو، وان إجراءات الأطراف الأخرى لن تؤثر على اعتراف الولايات المتحدة)، وردت الصين من جانبها على ذلك بالقول ان ذلك اعادة لعقلية الحرب الباردة، وانها

(600) Paul O’Shea,op.cit, p.462.

(601)Paul O’Shea, Strategic Narratives and US military Bases in Japan: How Deterrence makes the Marine Base on Okinawa Indispensable, Media, War & Conflict, Vol. 12, No.4, United Kingdom, 2018, p.12.

تعارض بشدة الموقف الأمريكي، وترى ان التحالف بين الولايات المتحدة واليابان جزء من استراتيجية الولايات المتحدة لاحتواء الصين، ان استراتيجية إعادة توازن القوات الأمريكية في آسيا يؤكد على استمرار اليابان في تحالفها مع الولايات المتحدة من أجل ضمان امنها (602).

وخلاصة القول، وكما يرى الكثيرمن المراقبين والباحثين انه هنالك تنافس استراتيجي بين الولايات المتحدة والصين في بحري الصين الشرقي والجنوبي، واهم الأهداف لمثل هذه المنافسة هي كالتالي:

1. الوفاء بالتزامات الولايات المتحدة الأمنية في غرب المحيط الهادئ، واهمها المعاهدات مع اليابان والفلبين .

2.الحفاظ على توازن إقليمي قوي يصب في مصلحة الولايات المتحدة وحلفائها وشركائها.

3. العمل على حل النزاعات بالطرق السلمية، والدفاع عن مبدأ حرية البحار بما يتماشى مع قواعد القانون الدولي .

4. منع الهيمنة الصينية في شرق آسيا، ومنعها من السيطرة على بحر الصين الشرقي والجنوبي .

5. منع الصين من زيادة أنشطتها وبناء قواعد جديدة في بحر الصين الجنوبي، ونقل أفراد ومعدات وإمدادات عسكرية إضافية إلى القواعد التي انشأتها في بحر الصين الجنوبي.

6.الحد من العمليات التي تقوم بها القوات البحرية الصينية في جزر سينكاكو في بحر الصين الشرقي(603)،

وبعد تولي الرئيس الأمريكي جو بايدن الحكم بأسبوع، ارسل برسالة تحذير واضحة الى الصين من أي محاولة للتوسع في شرق وجنوب شرق آسيا، وجاء ذلك من خلال عدة بيانات شدد فيها هو وأركان ادارته على دعم حلفاءه (اليابان وكوريا الجنوبية وتايوان والفلبين)، وهو ما يعني رفض الولايات المتحدة للمطالبات الصينية في المناطق المتنازع عليها، وفي 27 يناير 2021، أخبر بايدن رئيس الوزراء الياباني بأن إدارته ملتزمة بالدفاع عن اليابان، بما في ذلك جزر سينكاكو، وايد هذا الموقف وزير الدفاع الأمريكي لويد أوستن الذي اكد مره أخرى شمول جزر سيناكاكو \ ديايو ضمن المعاهدة الأمنية بين اليابان – والولايات المتحدة، وذكرت تقارير صحفية صادرة في 25مارس 2021 أن تايوان والولايات المتحدة قد وقعت في ظل إدارة بايدن أول اتفاقية، لتنسيق السياسات في ما يتعلق بعمل خفر السواحل، جاء ذلك بعد تمرير الصين لقانون يسمح لخفر السواحل بإطلاق النار على السفن الأجنبية التي تخترق المياه الإقليمية

(602)Mark J. Valencia, op.cit, p195-196.
(603) Ronald O'Rourke, op.cit, p.23-24.

للصين[604]، واخيراً نجد مواقف ثابته ومشتركة وعلى اختلاف الإدارات الامريكية المتعاقبة من القضايا التي تتعلق في بحر الصين الشرقي والجنوبي، لان هنالك مصالح راسخة للولايات المتحدة في منطقة غرب المحيط الهادئ تقتضي من خلالها دعم وجودها العسكري والاقتصادي في المنطقة .

ونتيجة للاستراتيجية الصينية في المحيط الهادئ ظهرت هنالك مشكلات تتعلق باستغلال الموارد في البحار ذات البعد الاستراتيجي بين الصين والدول المجاورة لها والمطلة على بحري الصين الشرقي والجنوبي ، وللان لم يتم حل هذه المشكلات وما بين فترة وأخرى تعود هذه القضايا الى واجهة الاحداث، فكل دولة تدعي الحق في المنطقة الاقتصادية الخاصة بها ، لكن مطالبات الصين تستند على أسس تاريخية وانها كانت من أوائل الدول التي استوطنت في بحر الصين وبدأ تستثمر فيه، بالتأكيد ان الاهتمام ببحر الصين له ابعاد أخرى لا تتعلق بموضوع الموارد فحسب وانما لتعزيز سيطرتها العسكرية من خلال جعل بحر الصين الجنوبي قاعدة لانطلاق نحو المحيط الهادئ الكبير ولكسر القيود التي فرضتها عليها الولايات المتحدة من خلال سلاسل الجزر، وما ان أعلنت الصين عن استراتيجيتها في المحيط الهادئ حتى أعلنت الدول الأخرى عن استراتيجيات مضادة للاستراتيجية الصينية من اجل تحقيق التوازن الاستراتيجي في المنطقة، وبالتأكيد فأن هنالك تنافس استراتيجي بين الولايات المتحدة والصين في المحيط الهادئ يشمل قضايا كثيرة ومن أهمها تعزيز النفوذ والسيطرة، وقضايا أخرى تتعلق بالاقتصاد والامن السيبراني وجوانب تكنلوجية إضافة الى القضايا البحرية التي تم الإشارة اليها.

([604])Ronald O'Rourke, op.cit, p. 33-35.

الأستنتاجات

في ضوء ما تقدم، توصل الدراسة الى جملة من الاستنتاجات وهي كالتالي :

1. يعد المحيط الهادئ من اكبر المحيطات، حيث يغطي ثلث مساحة اليابسة وما يجعله اكثر أهمية من الناحية الاستراتيجية هوالامتداد الواسع، الذي ساعد على وجود المضايق والممرات الاستراتيجية، والبحار التي تحتوي ثروات هائلة مما جعلها محط للتنافس الإقليمي والدولي، ولكون المحيط هو العمود الفقري للنقل البحري الذي تعتمد عليه التجارة الدولية والاقتصاد العالمي، كما يضم المحيط الهادئ مجموعة من الطرق الملاحية التي تربط بين غرب العالم بشرقه في مناطق ذات أهمية استراتيجية كبيرة ودول صناعية عظمى تقع على الجانبين .

2. كان المحيط الهادئ احد المناطق التي اتجهت اليها الولايات المتحدة بعد منطقة البحر الكاريبي الذي شقت فيه قناة بنما التي ساعدت على اختصار الطرق البحرية القديمة، ولانها كانت مدركة ان تحقيق التفوق العسكري لا يتم الا من خلال السيطرة على المحيط الهادئ فلذلك سيطرة على جزر الميدوي وغوام كما ضمت جزر هاواي وسيطرة على الفلبيين حتى أصبحت جارة للصين واليابان وبالتالي حماية مصالحها في الجانب الغربي من المحيط الهادئ .

3. كانت الصين خلال فترة الخمسينات على خلاف مع الاتحاد السوفيتي، بينما شهدت فترة نهاية الستينات تقارب من الولايات المتحدة، اما في السبعينات كانت السياسة الصينية تتجاوب مع الرغبة الامريكية والاتفاق على معارضة التوسع السوفيتي، وبقيت السياسة الصينية بين شد وجذب بين الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتي حتى العام 1991 الذي افرز نظام دولي جديد تتقدم فيه الصين لتتبوء مركزا بين القوى العظمى .

4.كان احد أسباب التوجهات الصينية اتجاه المحيط الهادئ هو امتلاكها لساحل طويل يبلغ 18 الف كم، الا ان هذه السواحل محاطة بسلاسل الجزر التي وضعتها الولايات المتحدة منذ الحرب العالمية الثانية، حيث وجود القواعد العسكرية في الفلبيين واليابان وكذلك في غوام وجزر ماريانا وغيرها، لذلك وضعت استراتيجية لكسر هذا الطوق، ولمنافسة القوى الغربية ولتعزيز التنمية المستدامة ولتأمين امدادات الطاقة وإعادة توحيد تايوان.

5. أعلنت الصين عن استراتيجيتها بعد عدة احداث منها الصدام مع الفلبيين في بحر الصين الجنوبي وكذلك الصدام مع اليابان في بحر الصين الشرقي، إضافة الى المؤتمر الوطني ال18 للحزب الشيوعي الذي اكد على ضرورة ان تكون الصين قوة بحرية .

6.مرت الاستراتيجية الصينية بعدة مراحل منها الدفاع عن الساحل القريب وهي الحدود التي تمتد لمسافة 12 كم، الى استراتيجية الدفاع عن البحار القريبة ويغطي سلسلة الجزر الأولى وتشمل 3 بحار وهي الصين الجنوبي والشرقي والاصفر، اما استراتيجية البحار البعيدة فهي تمتد لتصل الى المحيط الهادئ – الهندي .

7. يعتبر امن الطاقة جزء لا يتجزء من الامن القومي الصيني ، بعد ان أصبحت الصين من اكبر المستهلكين في مجال الطاقة، لذلك فأن تامين امداداتها هو احد الأهداف الاستراتيجية للصين حيث وضعت مجموعة من المشاريع من اجل تحقيق هذا الهدف ومنها تأمين النقل البحري عبر الممرات التي تمرمن خلالها الطاقة الصينية .

8.تعد المضايق جزء مهم من امن الطاقة الصيني، وبما ان غالبية النفط يمر عبر مضيق ملقا حيث الوجود العسكري الأمريكي ولكونه معرض لعمليات القرصنة في المحيط الهندي ،فبالتالي فان معضلة ملقا ، تعد احد العقد الاستراتيجية بالنسبة للصين لذلك تحاول الصين إيجاد البدائل والتي احداها الممر الصيني – الباكستاني وكذلك انشاء الموانئ في ميانمار، وفي سريلانكا وبنغلادش والمالديف والتي اعتبرها البعض حلقة الوصل بين النفوذ الجيو سياسي والوجود العسكري .

9. تعتبر مبادرة الحزام والطريق من اهم المشاريع الاستراتيجية التي اطلقتها الصين في العام 2013 ، وهي متكونة من طريقين بري وبحري، ومبادرة الحزام والطريق هي في الأساس مبادرة اقتصادية تركز على التعاون بين الدول وتحقيق فوائد اجتماعية ، إضافة الى انها ستربط الأسواق مع البنية التحتية للنقل والتجارة وستقلل من مشاكل الفائض في الإنتاج وسيؤدي الى تحقيق التكامل في الأسواق وبالتالي ستسمح للصين في توسيع نفوذها الاقتصادي وتعزيزه .

10. تهدف الاستراتيجية الصينية في امريكا الوسطى والجنوبية الى تأمين مصادر الطاقة والغذاء التي يحتاجه الصين لتقوية اقتصادها وتوسيع أسواقها وتصدير الفائض من الإنتاج، كما تعتبر الصين ان امريكا الوسطى والجنوبية هي ساحة للتنافس مع الولايات المتحدة والفناء الخلفي لها .

11. يعتبر الجانب الاقتصادي البعد الأكثر أهمية في علاقات الصين مع دول امريكا الوسطى والجنوبية، كما وعملت الصين على توسيع فرص الاستثمار لشركات البنية التحتية الخاصة بها ، كما زاد اجمالي التجارة الى ما يقارب 316 مليار دولار في العام 2020 ، وتستورد الصين فول الصويا والوقود واللحوم والنحاس ، وقد بلغت قيمة الاستثمار الأجنبي المباشر في العام 2016 ما يقارب 207.15 مليار دولار، كما عملت الصين على بناء مشاريع كبيرة الا انها تعرضت للفشل واهمها مشروع سكة الحديد الذي يربط بين المحيط الهادئ بالمحيط الأطلسي ومشروع قناة نيكاراغوا .

12.كما وسعت الصين من علاقاتها العسكرية مع دول امريكا الوسطى والجنوبية، وقد تم عقد الكثير من الصفقات مع فنزويلا وبوليفيا والاكوادور، كما قامت الصين وبالتعاون مع البرازيل في تطوير واطلاق 5 أقمار صناعية في مجال مراقبة الأرض، وفي مجال الاتصالات وهو من

القطاعات الاستراتيجية فقد كان للشركات الصينية الدور المحوري في كل دول امريكا الوسطى والجنوبية وقامت هذه الشركات في توسيع البنية التحتية للاتصالات السلكية والاسلكية وخاصة في البرازيل والأرجنتين وتشيلي وفنزويلا .

13. اما استراتيجية الصين في دول جزر المحيط الهادئ فتشتمل على العديد من الجوانب السياسية والاقتصادية والاستراتيجية فتسعى الصين الى المحافظة على وصولها الى موارد الخام التي تحتاجها الصين لتنمية صناعاتها كما تدعم الصين بعثاتها الفضائية وتستخدم موانئ دول جزر المحيط الهادئ لتقديم الدعم الوجستي، وتشكل ميكرونيزيا جزءاً من سلسلة الجزر الثانية وهي جزء من استراتيجية الدفاع الصينية ولن يتحقق الحلم الصيني اذا ظلت سلاسل الجزر على ما هي عليه، كماان جزر المحيط الهادئ هي جزء من مبادرة الحزام والطريق، كما سعت الصين الى تقديم الكثير من المساعدات لهذه الجزر وإقامة العديد من المشاريع الاستثمارية واهم هذه الدول هي فيجي .

14. تعتبر الصين ان بحر الصين الجنوبي هو جزء من استراتيجيتها لكونه جزء من أراضيها السيادية كما تقول في الخرائط التي أصدرتها وحددتها منذ العام 1948 وتطالب الصين باجزاء من سبراتلي وبراسيل، ولكن الصراع الأكثر حده هو مع الفلبيين وفيتنام التي تعتبر كل منها ان هذه الجزر جزء من حدودها الإقليمية .

15. عملت الصين على استصلاح الأراضي وبناء الجزر الاصطناعية فوق أراضيها وهو ما اثار تحفظ الكثير من الدول التي اعتبرت ذلك ان الصين تحاول زعزعة الاستقرار الإقليمي .

16. ومن اهم قضايا التنافس الإقليمي بين الصين واليابان هي مشكلة بحر الصين الشرقي وعلى السيادة في جزر دايو التي تعتبرها الصين جزءاً منها وتطالب بها اليابان وقد حدثت مواجهات وصدامات بين الدولتين بسبب النزاع .

17. تنظر الهند الى الوجود الصيني في المحيط الهندي على انه تطويق لها لذلك عملت بناء قواعد والاستثمار في البنية التحتية وحاولت ثني دول مبادرة الحزام والطريق من المشاركة لذلك عملت الهند على تحسين علاقاتها مع ايران وجزرالمالديف وسريلانكا وانشأت خط مع ايران وعملت على انشاء موانئ في الدول المذكورة وتحالفت الهند مع الولايات المتحدة واليابان في بناء استراتيجية جديدة.

18. كان المحيط الهادئ مسرحاً للتنافس الأمريكي الصيني الذي تضمن عدة قضايا منها ما يتعلق بالحزام والطريق ومنها ما يتعلق ببحر الصين الجنوبي والشرقي ومنها ما يتعلق بالتنافس في امريكا الوسطى والجنوبية وجزر المحيط الهادئ ، ويتخذ التنافس اشكال مثل الحروب السيبرانية والتجارية.

المصادر

اولاً: المصادر باللغة العربية

أ. الكتب:

1. ابو العينين، حسن سيد احمد، جغرافية البحار والمحيطات الاوقيانوغرافيا، ط3، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، 1967.
2. ابو العينين، حسن سيد أحمد، جغرافية العالم الإقليمية، آسيا الموسمية وعالم المحيط الهادي، ج1، ط1، دار النهضة العربية، بيروت، 1967.
3. أبو سمور، حسن، حامد الخطيب، جغرافية الموارد المائية، ط1، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان، 1999.
4. أبو عيانة، فتحي محمد، الجغرافية السياسية، ط2، دار المعرفة الجامعية، الاسكندرية، 2013.
5. أبو عيانة، فتحي محمد، دراسات في الجغرافيا السياسية، ط1، دار النهضة العربية، بيروت، 1998.
6. أبو لقمة، الهادي مصطفى، الأعور، محمد علي ، الجغرافية البحرية ، ط2 ، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع ،الجماهيرية العربية الليبية ، 1999.
7. الأحمر، محمد أكرم ، الجغرافيا السياسية ،ط1،منشورات جامعة دمشق، دمشق، 2011.
8. آر ياغر، هاري ، الأستراتيجية ومحترفو الأمن القومي التفكير الأستراتيجي وصياغة الأستراتيجية في القرن الحادي والعشرين، ط1، مركز الأمارات للدراسات والبحوث الأستراتيجية ، ابو ظبي ، 2011.
9. بندقجي، حسين حمزة، الدولة دراسة تحليلية في مبادئ الجغرافية السياسية، ط3، ح ج بندقجي، جدة، 1981.
10. تشايس، مايكل إس واخرون، الاتجاهات المستجدة في تطوير الصين للأنظمة ذاتية التشغيل ، مركز سياسات الاستخبارات التابع لمعهد أبحاث للدفاع الوطني التابع لمؤسسة راند ، كاليفورنيا ، 2015.
11. جودة، جودة حسنين، جغرافية البحار والمحيطات الطبيعية والحيوية، ط1 ، دار المعرفة الجامعية ، الاسكندرية ، 2016.
12. جودة، جودة حسنين، شطا، محمود السيد، جغرافية البحار والمحيطات، ط1 ، دار المعرفة الجامعية ، الاسكندرية ، 2018 .

13. الجوهري، يسري، الجغرافيا السياسية والمشكلات العالمية، ط1 ، مؤسسة شباب الجامعة ، الاسكندرية ، 1993 .
14. الحجاجي، سالم علي، جغرافيا العالم الحديث دراسة في الجغرافية الأقليمية لقارات وبلدان العالم، منشورات جامعة المرقب، ليبيا، (بدون سنة).
15. حرب الأفيون ،سلسلة كتب تاريخ الصين الحديث ، ط1، بيجين ، 1979.
16. حسين، خليل، الاستراتيجيا ، ط1،منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ،2013.
17. حسين، خليل، الجغرافيا الاقتصادية والسياسية والسكانية والجيبولتيكا ، ط1 ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، 2012.
18. حسين، خليل، الجغرافيا السياسية دراسة الأقاليم البرية والبحرية والدول وأثر النظام الدولي في متغيراتها ، ط1 ، دار المنهل اللبناني ، بيروت ، 2009 .
19. حسين، عبد الرزاق عباس، الجغرافية السياسية مع التركيز على المفاهيم الجيبولتيكية ، ط1 ، مطبعة اسعد ، بغداد ، 1976.
20. حسين، عدنان السيد، الجغرافيا السياسية والأقتصادية والسكانية للعالم المعاصر، ط1، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 1994.
21. حميدة، عبد الرحمن، جغرافية الدول الكبرى ، ط1 ، دار الفكر ، دمشق ، 1984.
22. الخوند، مسعود، الموسوعة التاريخية الجغرافية ، ج5، ط1 ، دار رواد النهضة ، بيروت ، 1995 .
23. الخوند، مسعود، الموسوعة التاريخية الجغرافية، ج11، دار رواد النهضة العربية، لبنان، 1998.
24. الخوند، مسعود، الموسوعة التاريخية الجغرافية، ج2 ، ط1، دار رواد النهضة العربية ، بيروت ، 1994.
25. الخوند، مسعود، الموسوعة التاريخية الجغرافية، ج6، دار رواد النهضة العربية، لبنان، 1996.
26. الخيري ، نوار محمد ربيع ، مبادئ الجيبولتيك ، ط1، دار ومكتبة عدنان ، بغداد، 2014
27. دريف، عبد الاله، مكانة المضايق المستخدمة للملاحدة الدولية بين مقتضيات القانون الدولي ومتغيرات العلاقات الدولية: دراسة حالة مضيق جبل طارق ، ط1 ، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية ، برلين ، 2017.
28. الدناصوري، جمال الدين وآخرون ، جغرافية العالم (دراسة أقليمية) ج1 ، ط1 ، مكتبة الانجلو- المصرية ، القاهرة ، 1970.

29. دوبينز، جيمس وآخرون، إعادة النظر في الصراع مع الصين احتمالات، ونتائج، واستراتيجيات الردع، مؤسسة راند، الولايات المتحدة، 2017.
30. الديب، محمد محمود ابراهيم، الجغرافيا السياسية منظور معاصر، ط6 ، مكتبة الانكلو – المصرية ، القاهرة، 2008.
31. رياض، محمد، الأصول العامة في الجغرافيا السياسية والجيوبوليتيكا، ط1، مؤسسة هنداوي للتعليم والثقافة، القاهرة ، 2014.
32. الزوكة، محمد خميس، اسيا دراسة في الجغرافية الأقليمية، ط2 ، دار المعرفة الجامعية، الاسكندرية ، 1991.
33. الزوكة، محمد خميس، جغرافية المياه، ط1 ، دار المعرفة الجامعية ، الاسكندرية ، 1998 ، ص326.
34. سعودي، محمد عبد الغني، الجغرافية السياسية المعاصرة (دراسة الجغرافية والعلاقات السياسية الدولية)، ط1 ، مكتبة الانجلو – المصرية ، القاهرة ، 2010.
35. سعودي، محمد عبد الغني، الجغرافية والمشكلات الدولية، ط1 ، دار النهضة العربية ، بيروت ، 1968.
36. سيليرييه، بيير، الجغرافية السياسية والجغرافية الستراتيجية، ترجمة احمد عبد الكريم، ط1، الأهالي للطباعة والنشروالتوزيع، دمشق، 1988.
37. شرف، عبد العزيز طريح، الجغرافيا الطبيعية (أشكال سطح الأرض) ، ط4 ، مؤسسة الثقافة الجامعية ، الاسكندرية ، 1984.
38. صادق، دولت أحمد ، آسيا، ج1 ، ط8 ، مكتبة الانجلو – المصرية ، القاهرة ، 1997.
39. عبد الله، أمين محمود، في اصول الجغرافية السياسية، ط2، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، 1984.
40. عبد الوهاب، عبد المنعم ، الهيتي، صبري فارس، الجغرافية السياسية ، ط1، وزارة التعليم العالي والبحث العلمي ، بغداد ،1989.
41. عبدة، طلعت احمد محمد، جاد الله، حورية محمد حسين، جغرافية البحار والمحيطات، ط2، دار المعرفة الجامعية ، القاهرة ، 1999.
42. عزيز، مكي محمد، آسيا الموسمية دراسة جغرافية ، ط1 ، مطبوعات جامعة الكويت ، الكويت ، 1986.
43. علبي، عاطف، الجغرافيا الاقتصادية والسياسية والسكانية والجيبولتيكا ، ط1 ، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع ، بيروت ، 1989.

44. العيسوي، فايز محمد، الجغرافية السياسية المعاصرة ، ط1 ، دار المعرفة الجامعية ، 2000.
45. فرانك، ايرين، براونتسون، ديفيد، طريق الحرير، ترجمة احمد محمود ، ط1، المجلس الاعلى للثقافة المشروع القومي للترجمة ، القاهرة ، 1997.
46. قوانغ، شيوى، جغرافيا الصين ، ترجمة محمد ابو جراد ، ط1 ، دار النشر باللغات الأجنبية ، بكين ، 1987 .
47. كابلان، روبرت. د، انتقام الجغرافيا مالذي تخبرنا به الخرائط عن الصراعات المقبلة وعن الحرب ضد المصير ، ترجمة إيهاب عبد الرحيم علي ، سلسلة عالم المعرفة ، العدد 420 ، الكويت ،2015.
48. الكيالي، عبد الوهاب ، زهيري ، كامل ، الموسوعة السياسية، ط1، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، 1974.
49. مجيد، دياري صالح، بحر الصين الجنوبي تحليل جيوبوليتيكي، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، ط1، بيروت، 2018.
50. محسوب، محمد صبري، موضوعات في جغرافية البحار والمحيطات، ط1، دار نهضة الشرق للطباعة، القاهرة، 2002.
51. محمد، صباح محمود وآخرون، الجغرافية السياسية، وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، مطابع جامعة الموصل، 1988.
52. محمد، صباح محمود، دراسات في جغرافية الصراع الدولي، ط1، الجامعة المستنصرية، بغداد، 1990.
53. محمد، محمد حجازي، الجغرافيا السياسية، ط1، (بدون دار نشر)، القاهرة ، 1996.
54. المومني، محمد أحمد عقلة، الخفاف، عبد علي، جغرافية القارات (آسيا، اوروبا، افريقيا، امريكا الشمالية، امريكا الجنوبية، استراليا، نيوزلنده، وجزر المحيط الهادي)، ط1، دار الكندي للنشر والتوزيع، عمان، 1998.
55. نافع، ابراهيم، الصين معجزة نهاية القرن العشرين ،ط1 ، مركز الاهرام للترجمة والنشر ، القاهرة ، 1999.
56. ناي، جوزيف ، القوة الناعمة وسيلة النجاح في السياسة الدولية ، ترجمة محمد توفيق البجيرمي، ط2، العبيكان للنشر، الرياض ، 2012.
57. نجم، حسن طه، أمريكا اللاتينية ارضاً وسكانا دراسة جغرافية أقليمية، ط1، مطبوعات جامعة الكويت، الكويت،1990، ص12.
58. هارون، علي أحمد، اسس الجغرافية السياسية، ط1، دار الفكر العربي، القاهرة، 1998.

59. وانغ، فاي لينغ ، الصين والشراكة عبر المحيط الهادئ: تحديات وفرص، ترجمة: رمضان أحمد بريمة، تقرير مركز الجزيرة للدراسات، قطر ، 2016.

ب . الرسائل العلمية

60. الربيعي، ياسين عامر عبد الجبار، واقع مكانة الصين ومستقبلها في البنية الهيكلية للنظام الدولي –القيود والفرص، رسالة ماجستير (غير منشورة)، جامعة الشرق الأوسط ، كلية الآداب والعلوم ، قسم العلوم السياسية ، الأردن ، 2018 .

61. العبدلي، أحمد محمود عبد المجيد، العلاقات الصينية – الروسية وآفاقها المستقبلية، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية العلوم السياسية، جامعة بغداد، 2007.

62. حميد، علي فارس، التنافس الامريكي – الصيني في اقليم اسيا – الباسفيك، رسالة ماجستير (غير منشورة) كلية العلوم السياسية، جامعة النهرين، 2009.

63. دندن، عبد القادر، الإستراتيجية الصينية لأمن الطاقة و تأثيرها على الاستقرار في محيطها الإقليمي: آسيا الوسطى – جنوب آسيا- شرق وجنوب شرق آسيا، اطروحة دكتوراه (غير منشورة) ، جامعة الحاج لخضر، كلية الحقوق و العلوم السياسية ،باتنة ، 2012 .

64. ريحان، محمد عطية محمد، التجربة الاقتصادية الصينية وتحدياتها المستقبلية، رسالة ماجستير(غير منشورة)، كلية الاقتصاد والعلوم الإدارية، جامعة الأزهر، غزة، 2012، ص116

65. شريط، رباب، السباق نحو التسلح (1945 -1990) السلاح النووي أنموذجاً، رسالة ماجستير (غير منشورة) قسم التاريخ والآثار، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة العربي التبسي، الجزائر، 2016.

66. عبيد، آسية، أثر الصعود الاقتصادي الصيني على هيكل النظام الدولي (2008-2016) مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير في العلوم السياسية، جامعة العربي التبسي، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، تبسة ، 2016-2017.

67. كاظم، باقر جواد، الأبعاد الاستراتيجية لأدوار القوى الكبرى في اقليم آسيا الباسيفيك، كلية العلوم السياسية، جامعة النهرين، أطروحة دكتوراه (غير منشورة) ، 2006.

ج. الدوريات

68. إبراهيم، ماهر اسماعيل، تنامي القوى البحرية العسكرية الصينية بعد سنة 2000 (دراسة في الجغرافية السياسية)، مجلة الأستاذ للعلوم الإنسانية والإجتماعية ، المجلد 58 ، العدد 4 ، 2019.

69. احمد، حميد شهاب، محمد، زيدون سلمان، تطور القوة والقدرات الصينية بعد الحرب الباردة، مجلة العلوم السياسية، العدد 56 ، جامعة بغداد كلية العلوم السياسية 2018.
70. الاماره، ابراهيم فنجان، العلاقات الامريكية – البنمية 1904-1939 ، مجلة ابحاث البصرة للعلوم الانسانية ،المجلد 43 ، العدد 3 ، 2018 .
71. البدراني، عدنان خلف، أهمية أمن الطاقة في السياسة الخارجية الصينية، مجلة دراسات دولية ، العدد 22، جامعة بغداد ، 2016.
72. الحسيني، اسراء كاظم جاسم، مضيق ملقا واثر موقعه الجيواستراتيجي والجيو اقتصادي على امن مرور بضائع الدول الاقليمية والدولية، لارك للفلسفة واللسانيات والعلوم الاجتماعية، كلية الآداب، جامعة واسط، العدد 28 ، ج2 ، 2018 .
73. الدليمي، خالد عبد نمال ، اليابان بعد الحرب العالمية الثانية 1945-1952، مجلة مداد الآداب ، المجلد 1 العدد 12 ، 2016.
74. الربيعي، كوثر عباس، مستقبل النظام الأمريكي في شرقي آسيا (الصين واليابان والكوريتين)، مجلة دراسات دولية ، العدد 23 ، مركز الدراسات الدولية ، جامعة بغداد ، 2004.
75. الزوبعي، بشرى محمود صالح، التجربة الكوبية في امريكا الاتينية (دراسة تاريخية)، مجلة كلية التربية الاساسية، الجامعة المستنصرية، العدد السادس والسبعون، 2012.
76. العبد الرحمن، حكمات، إستراتيجية الصين الشرق أوسطية: من سور الصين العظيم إلى الانفتاح الاقتصادي، مجلة سياسات عربية ، العدد 34 ، قطر ، 2018 .
77. القاسمي، سنان طالب، الاستثناءات العرفية والاتفاقية على اختصاص دولة العلم في البحار العالية والغاية منها، مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية، العدد 1 ، 2018.
78. المزروعي، مثنى مشعان، المسارات الجغرافية لعقد المؤلؤ الصيني وانعكاساته الجيوسياسية على دول مجلس التعاون الخليجي، مجلة كلية التربية، جامعة واسط ، عدد خاص بأبحاث المؤتمر العلمي الدولي الثاني ، 2020.
79. باليدييه، آن لوفيڤر ، البحار والمحيطات ، ترجمة زينب منعم ، المجلة العربية ، العدد 154، الرياض، 2015.
80. تيلور، بيتر، فلنت، كولن ، الجغرافية السياسية لعالمنا المعاصر، ترجمة عبد السلام رضوان، اسحق عبيد، سلسلة عالم المعرفة ، العدد 282 ، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب ، الكويت ، 2002.
81. جواد، شيماء محمد، رمضان، احمد رعد، الخصائص الطبيعية للصين ، مجلة كلية التربية الأساسية ، الجامعة المستنصرية، المجلد 22 ، العدد 93 ، 2016.

82. خريجان، فاطمة جاسم ، تدهور العلاقات السوفيتية – الصينية خلال الثورة الثقافية الصينية ، مجلة اوروك للعلوم الإنسانية ، المجلد 7 ، العدد 2 ،2014.

83. دندن، عبد القادر، مكانة بحري الصين الشرقي والجنوبي في الاستراتيجية الصينية تجاه منطقة آسيا المحيط الهادي، مجلة قضايا اسيوية، العدد الأول، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية و السياسية و الاقتصادية، برلين، 2019.

84. زيدان، رشا سهيل محمد، التنافس الامريكي - الصيني تجاه بحر الصين الجنوبي(دراسة في الابعاد الجيو ستراتيجية)، مجلة تكريت للعلوم السياسية ، العدد 20 ، جامعة تكريت ، 2020.

85. شحرور، عزت، " الصين ونزاعات المحيط الهادئ.. الأسباب و المآلات " ، مركز الجزيرة للدراسات.

https://studies.aljazeera.net/ar/reports/2012/10/201210191733518887.html

86. شكري، محمد عزيز، الأحلاف والتكتلات في السياسة العالمية، سلسلة عالم المعرفة، العدد 7، الكويت، 1978.

87. صلاح، علي، منصور، شادي عبد الوهاب، مشروع الحزام والطريق كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي ؟، مركز المستقبل للابحاث والدراسات المتقدمة ، العدد 26 ، 2018 ، الامارات العربية المتحدة.

88. عبد، عبد الأمير عباس، كيطان، وسام علي،الأهمية الجيوبوليتيكية لمضيق ملقا، مجلة ديالى، العدد 80 ، 2019 .

89. علي، عبد المنعم هادي ، الموقع الجغرافي السياسي للصين وأثره في علاقاتها الدولية، مجلة البحوث الجغرافية ، جامعة الكوفة، العدد 12 ،2010.

90. محمد، علي عظم، صاحب، زهراء حسون، السياسة الخارجية الأمريكية تجاه أمريكا اللاتينية (بنما انموذجا)، مجلة كلية الفقه، جامعة الكوفة ، العدد 1، الإصدار 40-41 ،2022.

91. محي، ايمان متعب، الحرب الروسية – اليابانية ونتائجها 1904-1905، مجلة آداب المستنصرية ، الجامعة المستنصرية ، العدد 50 ، 2009.

92. مردان، باهر، العلاقات الصينية – اليابانية بين المتغيرات السياسية والثوابت الاقتصادية ، مجلة دراسات دولية ، جامعة بغداد ، العدد 57 ، 2013 ، ص 198.

93. مضخور، باهر مردان، استراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين ، مجلة دراسات دولية ، العدد 67 ، جامعة بغداد ،2016.

94. مطاوع، محمد، طريق الحرير الجديد في الاستراتيجية الصينية الأهداف الكبرى، والوزن الاستراتيجي، والتحديات، مجلة سياسات عربية ، العدد46 ، الدوحة ، 2020.

ثانياً: المصادر باللغة الإنكليزية

A. BOOKS

95. Amighini , Alessia, Towards a New Geography of Trade?, in Alessia Amighini, eds, China's Belt and Road: a Game Changer?, First edition , The Italian Institute for International Political Studies, Italy, 2017.

96. Amirell, Stefan Eklöf, In Pirates of Empire: Colonisation and Maritime Violence in Southeast Asia, Cambridge University Press, Cambridge, 2019.

97. Bhatnagar, Noor, Five Years of China's Belt and Road Initiative (BRI) : Pradeep in Chauhan Gurpreet S Khurana,eds,Revisiting BRI in Tandem with the Malacca Dilemma, Maritime Perspective, First Published, National Maritime Foundation, India, 2019.

98. Brand, Alexander et al, an 'Authoritarian Nexus'? China's Alleged Special Relationship with Autocratic States in Latin America, European Review of Latin American and Caribbean Studies, No. 99, Netherlands, 2015.

99. Brewster, David, Understanding China's Naval Strategy in the Indian Ocean , Policy Recommendations by the Quadripartite Commission on the Indian Ocean Regional Security Towards a more stable security environment in the Indian Ocean region , Sasakawa Peace Foundation , Tokyo,2017.

100. Celada, Nehemías José Jaén, China's Forgin Direct Investmet in Panama Historical Trajectory and Patterns of Investment, in Enrique Dussel Peters eds, China's Foreign Direct Investment in Latin America

and the Caribbean: Conditions and Challenges, Universidad Nacional Autónoma de México, México,2019.

101. Chen, Taotao and Ludeña, Miguel Pérez, Chinese foreign direct investment in Latin America and the Caribbean, Center for China - Latin America Management Studies, Series No. 195, United Nations Publication, 2014.

102. Cui, Shoujun, The Chinse-Backed Nicaragua Canal Domestic Rationale, Multiple Risks, and Geopolitical Implications, Building Development for a New Era, , in Enrique Dussel Peters, Ariel C. Armony, eds, China´s Infrastructure Projects in Latin America and the Caribbean Published by Asian Studies Center, Center for International Studies, University of Pittsburgh, Mexico,2018.

103. D'Arcy, Paul, Nelson, Hank, The Rise of China in the Pacific, Policy paper No.2, Department of Pacific Affairs, Pacific Research Program, The Australian National University, 2007.

104. Derudder, Ben, et al, Connectivity along Overland Corridors of the Belt and Road Initiative, Discussion Paper Series, No.6, The World Bank, Washington, 2018.

105. Dollar, David, China's Investment in Latin America, Geo-economics and Global Issues, Paper 4 , Brookings Institution , Washington, 2017.

106. Dolven, Ben, et al, Chinese Land Reclamation in the South China Sea: Implications and Policy Options, Congressional Research Service, washinghton, 2015.

107. E.Dilipraj, China in Latin America: The Evolving Asymmetric Relations, Contemporary Concerns - Strategic, Economic, Cyber, Gender and Beyond, Publisher: Gyan Books Pvt. Ltd., Delhi, 2018.

108. EDilipraj, China's Pivot to Latin America: Political, Economic and Security Cooperation,Asian Defence Review 2019, New Delhi, 2020.

109. EDilipraj, China's Pivot to Latin America: Political, Economic and Security Cooperation,Asian Defence Review 2019, Edited by KK Nohwar Centre for Air Power Studies, New Delhi, 2020

110. Ellis, Evan, The Strategic Context of China's Advance in Latin America:An Update, Asia Center, Strategic Observatory of China Notes and Studies ,No.17, European Union,2017.

111. Ellis, R. Evan, Indian and Chines Engagement in Latin America and the Carribian: A Comparative Assessment, the Strategic Studies Institute, the U.S. Army War College Press, USA, 2017.

112. Ellis, R. Evan, Understanding and Responding to Chinese Activities in Latin America and the Caribbean, in Scott D. McDonald, Michael C. Burgoyne,eds, China's Global Influence: Perspectives and Recommendations, Asia-Pacific Center for Security Studies, United States of America, 2019.

113. Evans, Karen et al, Chapter 36D, South Pacific Ocean in The First Global Integrated Marine Assessment , ed , the Group of Experts of the Regular Process, United Nations , 2016.

114. Garlick, Jeremy, Reconfiguring the China Pakistan Economic Corridor geo-economic pipe dreams versus geopolitical realities, First published, Routledge, New York, 2022.

115. Ghiasy, Richard, et al, The 21 Century Mritime Silk Road Security implications and ways forward for the European Union, Publisher Stockholm Peace Search Institute, Stockholm, 2018.

116. Guomin, Understanding Westward Policy of China and Eastward Policy of India, in India and China Construnting a Peaceful Order in The in The Indo-Pacific, ed, Gurpreet S Khurana,Antara Ghosal Singh, First Published, National Maritime Foundation, new delhi, 2016.

117. Hand book of Statistics, United Nations Conference on Trade and Development (unctad), United Nation, Geneva, 2018.

118. Hanich, Quentin And Tsameyni, Martine, Navigating Pacific Fisheries, Australian National Centre For Ocean Resources And Security, Australia, 2009.

119. Hiratuka, Celio, Chinese Infrastructure Projects In Brazil Two Case Studies, Building Development for a New Era, in Enrique Dussel Peters, Ariel C. Armony,eds, China´s Infrastructure Projects in Latin America and the Caribbean, Published by Asian Studies Center, Center for International Studies, University of Pittsburgh, Mexico,2018.

120. Ho, Joshua, Critical Sea Lanes for Energy Security Indian Ocean Region, in Sam Bateman et al, eds, Asian and The Indian Ocean The Key Maritime Links, S. Rajaratnam School of International Studies, Nanyang Technological University Singapore, 2011.

121. Holland, Emily, Ukraine and Taiwan: Small Powers in the Shadow of Great Power Rivalries, in Bonnie S. Glaser, Matthew.p. Funaiola, eds, Perspectives on Taiwan: Insights from the 2017 Taiwan-U.S. Policy Program, Center for Strategic and International Studies, Washington, 2018.

122. Hornung, Jeffrey W., The U.S. Military Laydown on Guam: Progress Amid, first published, Challenges, Sasakawa Peace Foundation USA, Washington, 2017.

123. Huotari, Mikko, et al , China’S Emergence As A Global Security Actor Strategies for Europe, Merics Papers On China, No.4, Merics Mercator Institute For China Studies, Berlin, 2017.

124. Ismail, Siti Zubaidah & Sani, Mohd, Mohd Azizuddin, The Straits of Malacca: Regional Powers Vis-à-vis Littoral States in Strategic and Security Issues and Interests, in Malaysia's Foreign Relations: the Agenda of National Resilience,ed, mohd Azizuddin Mohd Sani, Abdul Rahman Abdul Aziz, Institute PemikiranThu Mahathir Mohamed, Malaysia, 2012.

125. Jariod, Elisenda Ventura, Prospection and Analysis of New Maritime Trade Nets of Asia in the Malacca Strait, Final Project in Nautical and Maritime Transport, Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona, 2019.

126. Jash, Amrita, China's Japan Challenge: Regional Ambitions and Geopolitics of East Asia, in M.S. Prathibha, ed, East Asia Strategic Review China's Rising Strategic Ambitions in Asia, First Published in 2018, Institute for Defense Studies and Analyses, New Delhi, 2018.

127. Jianqun, Teng, The Sino-US Security Dilemma - The Root Cause and Way Out, in Abhijit Singh, ed, Line in the waters the south China sea Dispute and its implications for asia, Global Policy and Observer Research Foundation, London , 2017.

128. Jianqun, Teng, Understanding China's maritime policy – 21st Century Maritime Silk Road, in David Brewster ,ed, Indo-Pacific Maritime Security: Challenges & Cooperation, Published by National Security College, Australian National University , 2016.

129. Jun'ichi, Takeda, China's Rise as a Maritime Power: Ocean Policy from Mao Zedong to Xi Jinping , Review Of Island Studies , Ocean Policy Research Foundation , Tokyo, 2014.

130. Keyuan, Zou, South China Sea Studies in China: Achievements, Constraints and Prospects", Singapore Year Book of International Law and Contributors, No.85, Singapore, 2007.

131. Kinger, Kamal, India, China, and 'String of Pearls', in Maritime Security Challenges The Changing Scenario, ed, Sanjay Kumar et al, First published, Indian Council of Social Science Research, New Delhi, India, 2016.

132. Li, Nan, The Evolution of China's Naval Strategy and Capabilities: From Near Coast and Near Seas to Far Seas, in Phillip C. Saunders et al, Ed, The Chinese Navy Expanding Capabilities Evolving Roles, First

printing, Published by National Defense University Press, the Center for the Study of Chinese Military, Washington, 2011.

133. Li,Yuan, Belt and Road: A Logic Behind the Myth, in Alessia Amighini,eds, China’s Belt and Road: a Game Changer, First edition, The Italian Institute for International Political Studies,Italy, 2017.

134. Maliszewska, Maryla, Dominique van der Mensbrugghe , The Belt and Road Initiative Economic, Poverty and Environmental Impacts , Policy Research Working Paper, No.8814 ,The World Bank Group ,Washington ,2019.

135. McDevitt, Rear Admiral Michael, Becoming a Great “Maritime Power”: AChinese Dream, CNA Strategic Studies, Washington, 2016.

136. Milhiet, Paco, China’s ambition in the Pacific: worldwide geopolitical issues, Asia Focus, No.49, The French Institute for International and Strategic Affairs, France, 2017.

137. Mueller, Sven-Uwe and Li , Fan, Chinese Infrastructure Projects In Latin America and The Caribbean, The Experience of the Inter-American Development Bank, Building Development for a New Era, in Enrique Dussel Peters, Ariel C. Armony,eds, China´s Infrastructure Projects in Latin America and the Caribbean, Published by Asian Studies Center, Center for International Studies, University of Pittsburgh, Mexico,2018.

138. Niu, Haibin, a Stratigic Analysis of Chinese Infrastructure Projects in Latin America and the Caribbean, Building Development for a New Era, in Enrique Dussel Peters, Ariel C. Armony,eds,China´s Infrastructure Projects in Latin America and the Caribbean Published by Asian Studies Center, Center for International Studies, University of Pittsburgh, Mexico, 2018.

139. Niu, Haibin, ANew Era of China-Latin America Relations, the Year book of Regional Integration of Latin America and the Caribbean, No.11, Argentina, 2015.

140. Nolte, Detlef, China Is Challenging but (Still) Not Displacing Europe in Latin America, German Institute of Global and Area Studies, No.1, Hamburg, 2018.

141. Nouwens,Veerle, China’s 21st Century Maritime Silk Road Implications for the UK, Occasional Papers, Royal United Services Institute for Defence and Security Studies, London, 2019.

142. O'Rourke, Ronald, U.S. - China Strategic Competition in South and East China Seas: Background and Issues for Congress, Congressional Research Service, Updated July 13, United states, 2021.

143. Pant, Harsh, India, BRI, and Delhi’s Indo-Pacific Strategy, in Infrastructure, Ideas, and Strategy in The Indo-Pacific, ed, John Hemmings, Published by The Henry Jackson Society, London, in 2019.

144. Pattanaik, Smruti S, Response of India’s Neighbours to China’s South Asia Policy, in M.S. Prathibha, ed, East Asia Strategic Review China’s Rising Strategic Ambitions in Asia, First Published, Institute for Defence Studies & Analyses New delhi in 2018.

145. Paul, Michael and Overhaus, Marco, Security and Security Dilemmas in Sino-American Relations, in Barbara Lippert and Volker Perthes, Eds, Strategic Rivalry between United States and China Causes, Trajectories, and Implications for Europe, German Institute for International and Security Affairs, Berlin, 2020.

146. Paul, Michael and Overhaus, Marco, Security and Security Dilemmas in Sino-American Relations, in Barbara Lippert and Volker Perthes, Eds, Strategic Rivalry between United States and China Causes, Trajectories, and Implications for Europe, German Institute for International and Security Affairs, Berlin, 2020.

147. Paul, Michael, A Great Wall of Sand in the South China Sea? Political, Legal and Military Aspects of the Island Dispute, SWP Research Paper, German Institute for International and Security Affairs, Berlin, 2016.

148. Piña, Carlos Eduardo, Chines OFDI in Venezuela Conditions,Challenges andPolicy Proposals, in Enrique Dussel Peters,eds, China's Foreign Direct Investment in Latin America and the Caribbean: Conditions and Challenges, Universidad Nacional Autónoma de México, México,2019.

149. Raditio, Klaus Heinrich, Understanding China's Behaviour in the South China Sea A Defensive Realist Perspective,1st ed, Publisher Palgrave Macmillan, Singapore, 2019.

150. Ronald O'Rourke, U.S. - China Strategic Competition in South and East China Seas: Background and Issues for Congress, Congressional Research Service, Updated July 13, 2021.

151. Roy, Steven, The Strategic Impact of China's Artificial Islands in the South China Sea and their Influence on U.S. and China Relations, A Master Thesis, Arts in Leadership Studies, University of Southern Main, United States, 2020.

152. Russeland Daniel R, Berger, Blake H., Weaponizing the Belt and Road Initiative, The Asia Society Policy Institute, Washington, 2020.

153. Sen, Yu Chang, The Pacific Islands in Chinese Geo-strategic Thinking, China Paper presented to the conference on China and The Pacific: The View From Oceania National University of Samoa, , Samoa, 25-27 February 2015.

154. Shibuya, EricY., Still Missing in the Rebalance? The United States and Pacific Island Countries, in Rouben Azizian and Carleton Cramer, ed, Regionalism, Security & Cooperation in Oceania, First published, Asia-Pacific Center for Security Studies, United States of America, 2015.

155. Singh, Abhijit, Arbitration on the South China Sea - Implications for Maritime-Asia,in Line in Abhijit Singh, ed, the Waters: The South China Sea Dispute and its Implications for Asia, Observer Research Foundation, New Delhi, 2017.

156. Singh, Antara Ghosal, China's 'Belt and Road' Initiative and India's Approach, in Gurpreet S Khurana, Antara Ghosal Singh, ed, India and china: Constructing A Peaceful order In the Indo- Pacific, First Published, National Maritime Foundation, new delhi, 2016.

157. Smith, Jeff M., Freedom of Navigation - A Critical Security Imperative,in Abhijit Singh, ed, Line in the waters the south China sea Dispute and its implications for asia, Global Policy and Observer Research Foundation, London , 2017.

158. Song, Xiaoyu, Regulations of Chinese OFDI General Trends in Latin America and the Caribbian (2000-2018), in Enrique Dussel Peters,(eds), China's Foreign Direct Investment in Latin America and the Caribbean: Conditions and Challenges, Universidad Nacional Autónoma de México, México,2019.

159. Stabeno, Phyllis .J, Et Al,The Physical Oceanography of the Bering Sea, in Thomas R. Loughlin, Kiyotaka Ohtani, ed, Dynamics of the Bering Sea, First Edition, Institute of Marine Science, University of Alaska Fairbanks, 1999.

160. Sun, Tom Guorui and Payette, Alex, China's Two Ocean Strategy: Controlling Waterways and the New Silk Road, the French Institute for International and Strategic Affairs, Paris, 2017.

161. Suri, Gopal, China's 21st Century Maritime Silk Road Old String with New Pearls? Occasional Paper, The Vivekananda International Foundation, New Delhi, 2016

162. Szadziewski, Henryk, A Search for Coherence: The Belt and Road Initiative in the Pacific Islands, in Graeme Smith and TerenceWesley-

Smith, eds, The China Alternative: Changing Regional Order in the Pacific Islands, , published by ANU Press, The Australian National University, Canberra, 2021.

163. Tomczan, Matthias, j. Sturat Godfrey , Regional Oceanography: an Introduction , Second edition , Buttler and Tanner , London , 2001.

164. Verma, Adarsha, Chinese Ambitions in the Indian Ocean Region, in M.S. Prathibha, eds,China's Rising Strategic Ambitions in Asia, East Asia Strategic Review, First Published, New Delhi, 2018.

165. Xiaoyan, Wu, China's "Sea Power Nation" Strategy, Asia Paper, Institute for Security and Development Policy, Stockholm- Sweden, 2014.

166. Yongtao, Gui, and Boran, Li, Managing U.S.-China Gray Zone Competition and Mitigating Security Tensions in the Asia-Pacific Region, in Alice D. Ba et al, eds, The U.S. and China in Asia: Mitigating Tensions and Enhancing Cooperation, Pacific Community Initiative, Washington, 2019.

167. Zhang, Jian, China's Role in the Pacific Islands Region, Regionalism, Security & Cooperation in Oceania, Edited by Rouben Azizian and Carleton Cramer, First Published, Published by the Daniel K. Inouye Asia-Pacific Center for Security Studies, Printed in the United States of America, 2015.

168. Zhang, Pepe, Belt and Road in Latin America: A Regional Game Changer? Four Issues to Watch, the Atlantic Council, Issue Brife, Washington, 2019.

B. Thesis

169. Akdag, Yavuz, Cyber Deterrence against Cyber war between the United States and China: A Power Transition Theory Perspective, Master Thesis, (not published) College of Arts and Sciences, University of South Florida, United states, 2017.

170. Amry, Sacha A, An Analysis of the South China Sea Dispute: Focusing on the Assessment of the Impact of Possible Solutions on the Economies of the Region, Master's Thesis, (not published) Arts in International Affairs, City University of New York, 2014.

171. Cooreman, Dominik H, Balance of Threat in the South China Sea: Vietnam's Multi-Faceted Approach to Maximizing its South China Sea Interests in the Face of Dominant Chinese Power as a Case Study in Great Power-Middle Power Dispute Dynamics, Master thesis, (Not Published) Program in International Relations, New York University, 2020.

172. Costlow, Matthew R, Gunboat Diplomacy In The South China Sea, Master Thesis (Not Published), Defense and Strategic Studies department, Missouri University, 2012.

173. Dirmeikis, Andrius, U.S. Role in Conflect Resoulution: The Case of South China Sea Territorial Disputes, Master Thesis, (Not Published) Vytautas Magnus University, Department of Political Science and Diplomacy, Kaunas, 2018.

174. Douglas, Miramelinda Badri Arribas, China's Response to Disputes in the South China and East China Seas, Master Thesis(Not Published), Political Science The University of Toledo,United States, 2015.

175. Hang, Vu Thi Minh, Vietnam's ASEAN Chairmanship in Dispute Management of the South China Sea in 2010, a master Thesis (Not Published) in International Relations, Victoria University of Wellington, New Zealand, 2013.

176. Ke, Xu, Contemporary Maritime Piracy In Southeast Asia , PhD thesis, (NotPublished)Southeast Asian Studies Programme National , University Of Singapore, 2006.

177. Mcauliffe, Katheen Kittle, The East China Sea Dispute in Japanese Politics, A master Thesis, (Not Published) Nterdisciplinary Studies

Program: Asian Studies and the Graduate School of the University of Oregon,United states 2015.

178. Roth, Antoine, Conflict Dynamics in Sino-Japanese Relations: The Case of the Senkaku/Diaoyu Islands Dispute ,Master thesis, (Not Published) The Elliot School of International Affairs of, The George Washington University, Washington, 2013.

179. Ruscheinski, Stephen J, China’s Energy Security and The South China Sea, A Master thesis(Not Published), Faculty of the U.S. Army Command and General Staff College, Military art and Science General Studies, Kansas 2002.

180. Yu, Shirley Z., Belt and Road Initiative: Defining China's Grand Strategy and the Future World Order, Master Thesis (Not Published), Harvard University, 2018.

C. Articles

181. Ali, Barkat et al, Guam, the Center of Asia Pacific: A Source of Geo-Strategic Rivalry between China and the US, Global Political Review, Vol. III, No. II, Islamabad, 2018.

182. Ashraf, Junaid, String of Pearls and China’s Emerging Strategic Culture, Institute of Strategic Studies, Vol. 37, No. 4, Islamabad, 2017.

183. Askari, Muhammad Usman, China’s Territorial Disputes in the South China Sea: A Prologue from Past to Present , Journal of the Research Society of Pakistan – Vol. 56, No. 1, 2019.

184. Barragán, Juan Manuel Gil, Castillo, Andrés Aguilera, China and Latin America: strategic partners or competitors?, EAN magazine portal, No. 82, Colombia, 2017.

185. Bhardwaj, Atul, Belt and Road Initiative: an Idea Whose Time Has Come, china International studies, China, No.3, 2017.

186. Bhatt, Pooja, Evolving Dynamics in the Indo-Pacific Deliberating India’s Position, Journal of Indo-Pacific Affairs, Vol. 1, No. 1, journal of the Department of the Air Force, United States, 2018.

187. Borquez, Andres and Bravo, Carlos, Who are China’s strategic economic partners in South America, Asian Education and Development Studies, Vol.10 No.3, United Kingdom, 2020.

188. Bozzato, Fabrizio, Gifts that Bind: China's Aid to the Pacific Island Nations, Asia Japan Journal, Volume.12, Japan, 2017.

189. Brant, Philippa, Chinese Aid in the South Pacific: Linked to Resources?, Asian Studies Review, Vol. 37, No. 2, Australia, 2013.

190. Butt, Khalid Manzoor et al, String of Pearls: Politics of Ports in Indian Ocean, A Research Journal of South Asian Studies Vol. 35, No. 1, university of Punjab, lahur , Pakistan, 2020.

191. Chakraborti, Tridib , China and Vietnam in the South China Sea Dispute : A Creeping, Conflict–Peace–Trepidation Syndrome, China Report, Vol.48, No.3, 2012.

192. Chase, Michael S., The Space and Cyberspace Components of the Belt and Road Initiative, in Nadège Rolland ,eds, Securing the Belt and Road Initiative China's Evolving Military Engagement Along the Silk Roads, The National Bureau of Asian Research , No. 80, Washington, 2019.

193. Chen, Jau-Ming and other, Seasonal Climate Associated with Major Shipping Routes in the North Pacific and North Atlantic, Atmospheric Science, Vol. 25, No. 3, 2014.

194. Chen, Xiaochen, China, the United States and changing South Pacific Regional order in the 2010s, China International Strategy Review, Volume.1, Issue. 2 , Peking University, china, 2019.

195. Cheney, Clayton, China’s Digital Silk Road: Strategic Technological Competition and Exporting Political Illiberalism, Pacific Forum, Vol .19, No .8, Honolulu, 2019.

196. Ching, Victoria Chonn, Butting in or Rounding Out? China's Role in Latin America's Investment Diversification, Working Paper,No.16, Global Development Policy Center, Boston University, Boston, 2021.

197. Colin, Sébastien, Special feature China's Policy in the China Seas: Sovereignty, Security, and Cooperation, China perspectives, No.3, China, 2016.

198. Connolly, Peter, Engaging China's new foreign policy in the South Pacific, Australian Journal Of International Affairs, Volume 70, Issue 5, Australian, 2016.

199. Connolly, Peter, The Belt and Road come to Papua New Guinea: Chinese geo-economics with Melanesian characteristics? An Institute for Regional Security, Security Challenges, California, Vol.16, No.4, 2020.

200. Daojiong ,Zha, Debating China's Energy Security Competing Thoughts and Policy Options , China Quarterly of International Strategic Studies, Vol. 2, No. 2, Shanghai Institutes for International Studies, Singapore, 2016.

201. darcy, Paul, China in the Pacific: Some Policy Considerations for Australia and new Zealand, discussion Paper, No.4, research School of Pacific and asian Studies, Australian National University, Australian, 2007.

202. Dávid, Andrej, Piala, Peter, The strategic maritime canals and straits, Centre of excellence, Number 2, Volume XI, University of Žilina , Slovakia, 2016.

203. Davis, Sasha, et al, Someone else's chain, someone else's road: U.S. military strategy, China's Belt and Road Initiative, and island agency in the Pacific, Island Studies Journal, Institute of Island Studies, Vol.15, No.2, University of Prince Edward Island, Canada, 2020.

204. Dominguez, Francisco, Latin America and China: What Next for China–Latin American Strategic Relationship?, Journal of Global Faultlines , Keele University, Vol. 4, No. 1,Uk, 2017.

205. Dornan, Matthew and Brant, Philippa, Chinese Assistance in the Pacific: Agency, Effectiveness and the Role of Pacific Island Governments, Asia & the Pacific Policy Studies,Vol. 1, No.2, The Australian National University, Australia, 2014.

206. Dosch, Jörn and Goodman, DavidS.G, China and Latin America: Complementarity, Competition, and Globalisation, Journal of Current Chinese Affairs, Vol 41, Issue.1, California, 2012.

207. Drifte, Reinhard, Japanese-Chinese territorial disputes in the East China Sea – between military confrontation and economic cooperation, Working paper, No.24, Asia Research Centre, London 2008.

208. Duarte, Paulo, Latin America's Chinese new friend perceptions, impacts and challenges, Revista Española de Relaciones Internacionales, No. 7, Spanish, 2015.

209. Dupont, Patrick, The United States' Indo–Pacific Strategy and a Revisionist China: Partnering with Small and Middle Powers in the Pacific Islands Region, Pacific Fourm, Issues & Insights Vol. 20, WP 2, Honolulu, 2021.

210. Ellis, R. Evan, China's Bid to Dominate Electrical Connectivity in Latin America, China Brief, The Jemstown Foundation, Volume: 21 Issue: 10, United States, 2021.

211. Evers, Hans Dieter and Gerke, Solvay, The Strategic Importance of the Straits of Malacca for World Trade and Regional Development, Working Paper Series, No.17, Center for Development Research, University of Bonn, Bonn 2006.

212. Fan, Jishe, Managing China–U.S. "strategic competition": potential risks and possible approaches, China International Strategy Review, he

Institute of International and Strategic Studies, Volume 3, issue 2, Peking University, china,2021.

213. Fumio, Ota, the Difference between BRi and FOIP, Maritime Issues in the Indo-Pacific: Building a Shared Vision of “Free and Open", Issues & Insights Working Paper, Vol. 20, Wp. 1, Honolulu, 2020.

214. Gachuz, Juan Carlos, Chile’s Economic and Political Relationship with China, Journal of Current Chinese Affairs, vol.41, GIGA Institute for Asian Studies, Hamburg, 2012.

215. Gillett, Robert, Marine fishery resources of the Pacific Islands, FAO Fishers and Aquaculture Technical Paper , No.537 , Rome , 2010.

216. Goldstein, Avery, US–China Rivalry in the twenty-first century: Déjà vu and Cold War II, China International Strategy Review, The Institute of International and Strategic Studies, Volume.2, issue.1, Peking University, china, 2020.

217. Holmes, Aaron, Artificial Islands in the South China Sea, OSR Journal of Student Research, Vol. 4, Article 1, Illinois State University, Illinoi, 2016.

218. Holmes, James R, strategic Features of The South China Sea , Naval war college Review, volume 67, Number 2, 2014.

219. Hsiang, Antonio C., Power Transition: The U.S. VS. China in Latin America, Journal of China and International Relations, Special Issue, Aalborg University, Denmark, 2016.

220. Hsin, Yi-Chia, et al, An updated examination of the Luzon Strait transport, Journal of Geophysical Research, Vol.117, 2012.

221. Hussain, Mehmood, Jamali, Ahmed Bux, Geo-Political Dynamics of the China–Pakistan Economic Corridor: A New Great Game in South Asia, Chinese Political Science Review, Volume 4, issue 3, Springer Nature Switzerland, 2019.

222. Hussain, Nazir & Tabbasum, Sobea, Us-China Relations and The South China Sea Conflict, Journal of Contemporary Studies, Vol. III, No.2, 2014, National Defence University, Islamabad.

223. Iliopoulos, Ilias, Strategy and Geopolitics of Sea Power throughout History, Baltic Security & Defense Review, Volume 11, Issue 2, 2009.

224. International Crisis Group, Competing Visions of International Order in the South China Sea, Crisis Group Asia Report No.315, 2021, Belgium.

225. International Crisis Group, East China Sea: Preventing Clashes from Becoming Crises, Asia Report No. 280, Belgium, 2016.

226. jha, Pankaj, China in the South Pacific an Emerging Theater of Rivalry, The Air Force Journal of Indo-Pacific Affairs, Vol.2, No.4, Air University Press, United States.

227. Kahraman, Ali Ihsan, Belt and Road Initiative: The Eurasian Cold War, Caucasus International journal, Vol. 8, No: 2, Baku, 2018.

228. Kalim, Inayat, China Pakistan Economic Corridor – A geo-economic Masterstroke of China, A Research Journal of South Asian Studies, Vol.32, No.2, Pakistan, 2017.

229. Karim, Mohammad Razaul, China in South Asia: A Strategy of „Strings of Pearls‟? International Relations and Diplomacy, Vol. 8, No. 11,David Publishing Company, Germay, 2020.

230. Karim, Mohd Aminul, China's Proposed Maritime Silk Road: Challenges and Opportunities with Special Reference to the Bay of Bengal Region , Pacific Focus, Vol. 30, No. 3, Center for International Studies, Inha University, South Korea, 2015.

231. Keyuan, Zou, Redefining the Legal Status of the Taiwan Strait, The International Journal of Marine and Coastal Law, Vol.15, No. 2, 2000.

232. Khalid, Ijaz et al, Indian Response to Chinese String of Pearls Doctrine, Global Political Review (GPR), Vol. II, No. I, Islamabad, 2017.

233. Khalid, Ijaz, et al , Analytical Overview of Beijing's Belt & Road Corridors , Global Political Review , Vol. III, No. II, Pakistan, 2018.

234. Khurana, Gurpreet S, China's 'String of Pearls' in the Indian Ocean and Its Security Implications, Strategic Analysis, Vol. 32, No. 1, Routledge, London, 2008.

235. Khurana, Gurpreet S, India's Maritime-Security Strategy Pretext, Context and Subtext –Captain, Maritime Security, Vol. 4, No. 1, The Korea Institute for Maritime Strategy, Seoul, 2022.

236. Koga, Kei, The rise of China and Japan's balancing strategy: critical junctures and policy shifts in the 2010s, Journal of Contemporary China, Volume 25, Issue 101, Publisher Rutledge, United Kingdom, 2016.

237. Kohl, Adam W., China's Artificial Island Building Campaign in the South China Sea: Implications for the Reform of the United Nations Convention on the Law of the Sea, Dickinson Law Review, Issue 3, Volume 122, Pennsylvania State University, 2018.

238. Li, Xing and Wang, Wan, the"Silk Road Economic Belt" and the China Dream Relationship: A Strategy or Tactic, Sociology Study, Vol.5, No.3, China, 2015.

239. Lindgren, Wrenn Yennie, Lindgren, Petter Y., Identity Politics and the East China Sea: China as Japan's Other, Asian Politics & Policy, Volume9, Number3, United States, 2017.

240. Maele, Diego Leiva Van de, Xi Jinping and The Sino – Latin American Relations in The 21st Century: Facing The Beginning of A New Phase?, Journal of China and International Relations, Vol. 5, No. 1, Oxford University Press, Uk, 2017.

241. Mahadevan, Prem, China in the Indian Ocean: Part of a Larger Plan, Center for Security Studies, N0. 156, Zurich, 2014.

242. Malacalza, Bernabé, What Led to The Boom? Unpacking China's Development Cooperation in Latin America, World Affairs, Vol. 182, Issue.4, Unites States, 2019.

243. Malik, Mohan, China and India: Maritime Maneuvers and Geopolitical Shifts in the Indo-Pacific, Rising Powers Quarterly, Volume. 3, Issue. 2, Marmara University, Turkey, 2018.

244. Malik, Mohan, Myanmar's Role in China's Maritime Silk Road Initiative, Journal of Contemporary China, Volume 27, Issue 111, Pulisher Routledge, United Kingdom, 2018.

245. Manhas, Neeraj Singh, China's Policy of 'String of Pearls', International Journal of Social Impact, Volume 5, Issue 3, Gujarat, India, 2020.

246. Marantidou, Virginia , Revisiting China's 'String of Pearls' Strategy: Places 'with Chinese Characteristics' and their Security Implications , Pacific Forum CSIS , Issues & Insights , Vol.14, No.7, Honolulu, 2014.

247. Maroni, Etiene Villela and Asmus, Milton L, Geopolitical Strategy for the Territorialism of Oceans and Seas, International Journal of Geosciences, Vol.4, No.7, 2013.

248. Martinson, Ryan D., Panning for Gold: Assessing Chinese Maritime Strategy from Primary Sources ,Us Naval War College Review, Volume 69, Number 3, 2016.

249. Mathews, John A., China's Long Term Trade and Currency Goals: The Belt &Road Initiative, The Asia-Pacific Journal, Vol. 17, Issue .1, No.5, 2019.

250. Maya1, Juan Carlos Gachúz and Urdinez , Francisco, Geopolitics and Geoeconomics in the China–Latin American Relations in the Context of the US–China Trade War and the COVID-19 Pandemic, Journal of Current Chinese Affairs, Vol.51, No.1, United States, 2022.

251. McKay, Ben M. et al, China and Latin America: towards a new consensus of Resource control? Third World Thematic, Volume.1, Issue.5, Heriot-Watt University, Scotland, 2017.

252. Medeiros, Evan S., The Changing Fundamentals of US-China Relations, The Washington Quarterly, Volume 42, Issue Published by Taylor & Francis, UK, 2019.

253. Miah, Mehadi Amin, et al, Control over Maritime Chokepoints an Assurance of Secure Lifeline, Bangladesh Maritime Journal, Vol 3 Issue 1, Bangladesh, 2019.

254. Mitchell, Martin D, The South China Sea: AGeopolitical Analysis, Journal of Geography and Geology, Vol.8, No. 3, 2016, Published by Canadian Center of Science and Education, Canada .

255. Montoya, Miguel A. et al, The Geopolitical Factor of Belt and Road Initiative in Latin America: The cases of Brazil and Mexico, Latin American Journal of Trade Policy, Vol. 2, No. 5, University of Chile 2019.

256. Moreno, Juan Enrique Serrano et al, Deconstructing the Belt and Road Initiative in Latin America, Asian Education and Development Studies, vol.10, No.3, United Kingdom, 2020.

257. Nagy, Stephen, Sino-Japanese Reactive Diplomacy as Seen Through the Interplay of the Belt Road Initiative (BRI) and the Free and Open Indo-Pacific Vision (FOIP), China Report, Volume 57 Issue 1, Sage Publications, India, 2021.

258. Nohara, Jun J, Sea power as a Dominant Paradigm: The Rise of China’s New Strategic Identity , Journal of Contemporary East Asia Studies, Vol.6, No.2, Published by Taylor & Francis Group, Uk , 2017.

259. Nolte, Detlef, The Dragon in the Backyard: US Visions of China’s Relations toward Latin America, The GIGA German Institute of Global and Area Studies, Number. 5, Hamburg, 2013.

260. O'Shea, Paul, Strategic Narratives and US military Bases in Japan: How Deterrence makes the Marine Base on Okinawa Indispensable, Media, War & Conflict, Vol. 12, No.4, United Kingdom, 2018.

261. O'Shea, Paul, The East China Sea maritime and territorial dispute: A stand-off that suits everybody? Global Affairs, The European International Studies Association, Volume 1, Issue 4-5, Prague, Czech Republic, 2015.

262. Paul, Joshy M, The Role of Energy Security in China's Foreign Policy: A Maritime Perspective , Maritime Affairs: Journal of the NationalMaritime Foundation of India , Vol. 6, No.2 , Publisher: Routledge , New Delhi, 2010

263. Priyadarshana, Sithara, China As a Dominant Navel Power In The Indian Ocean, International Journal Of Science Inventions Today, Volume 4, Issue 4, University of Kelaniya, Sri Lanka, 2015.

264. Qi, Huaigao, Joint development in the South China Sea: China's incentives and policy choices, Journal of Contemporary East Asia Studies, Vol. 8, No. 2, United Kingdom 2019.

265. Qi, Xu, Maritime Geostrategy and the Development of the Chinese Navy in the Early Twenty-first Century, Translated by Andrew S. Erickson and Lyle. .J. Goldstein , Naval War College Review, Vol. 59, No. 4, Published by U.S. Naval War College Digital Commons, 2006.

266. Qu, Xiaobo, and Meng, Qiang, The Economic Importance of the Straits of Malacca and Singapore: An Extreme, Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review, Volume 48, Issue 1, 2012.

267. Rahul, Anshuman, The Game for RegionalI Hegemony: China's OBOR and India's Strategic Response, journal of Strategy & International Relations,Vol.7, No.13, Brazil, 2018.

268. Ratuva, Steven, a New Regional Cold War? American and Chinese Posturing in the Pacific, Asia & the Pacific Policy Studies, Vol. 1, No. 2, The Australian National University, Australian, 2014.

269. Rodd, Adrien, A road to island sovereignty and empowerment? Fiji's aims within the Belt and Road Initiative, Island Studies Journal, Vol.15, No.2, Denmark, 2020.

270. Ross, Robert S., Navigating the Taiwan Strait, International Security, Vol. 27, No. 2 (Fall 2002).

271. Sadler, Brent D., Repurposing Navy Cruisers Planned for Decommissioning: An Interim Capability for Countering Chinese Missile Attacks on Guam, the Heritage Foundation, Center for National Defense, Issue Brief, No. 5208, United States, 2021.

272. Salem, Saber, Chinese Foreign Aid to Fiji: Threat or Opportunity, China Report, Vol 56, Issue 2, India, 2020.

273. Scholvin, Sören, Geopolitics An Overview Of Concepts and Empirical Examples From International Relations ,Working Paper, No.91, Finnish Institute of International Affairs (FIIA) , Helsinki, 2016.

274. Scott, David, China's Indo- Pacific Strategy: The Problems of Success, Journal of Territorial and Maritime Studies, Vol. 6, No. 2, Yonsei University, Seoul, 2019.

275. Scott, David, The Great Power 'Great Game' between India and China: 'The Logic of Geography', Geopolitics, Volume 13, Issue 1, United Kingdom, 2008.

276. Segal, Adam, China's Pursuit of Cyberpower, Asia policy, volume 15, number 2 The National Bureau of Asian Research, Seattle, Washington, 2020.

277. Seib, Roland, China in the South Pacific: No New Hegemon on the Horizon, , Research Institute Frankfurt, No. 90, Frankfurt, 2009.

278. Sharma, Mala, India's Approach to China's Belt and Road Initiative- Opportunities and Concerns, The Chinese Journal of Global Governance, Volume 5: Issue 2, Publishers Brill, Leiden, Netherlands, 2019.

279. Sheehan, Rebecca et al, The Northwest Passage in the Arctic: A Brief Assessment of the Relevant Marine Transportation System and Current Availability of Search and Rescue Services, Logistics, Volume. 5, Issue. 2, 2021.

280. Siaw, Felix Amoh, and the "String of Pearls" in South Asia: Why there will always be a "Checkmate, North American Academic Research, Volume 3, Issue.2, United States, 2020.

281. Silva, Daniel Rocha E, The role of sea power in China's rise: is maritime conflict inevitable, Análise Social, Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboanumber. 217 , Vol.4 ,2015 , Lisboa Portugal.

282. Singh, Antara Ghosal, India, China and the US: strategic convergence in the Indo-Pacific, Journal of the Indian Ocean Region, Vol. 12, No. 2, , United States, 2016.

283. Singh, Sinderpal, The Indo-Pacific and India-U.S. Strategic Convergence: An Assessment, Asia policy, volume 14, number 1, 2019 The National Bureau of Asian Research, Seattle, Washington.

284. Singh, Swaran and Yamamoto, Lilian, Spectre of China's artificial islands, Indian defence Review, Vol. 30, India, 2015.

285. Śliwa, Krzysztof załęsKi, zdzisław, China – Japan Inlands Disputes as The Challenge in Evolving Security Environment, Securty and Geopolitics, Volume. 3 No. 2, 2019.

286. Smith, Terence Wesley-, China's Rise in Oceania: Issues and Perspectives, Pacific Affairs: Volume 86, No.2, University of British Columbia,Canada, 2013.

287. Song, Yann-huei, Security in the Strait of Malacca and the Regional Maritime Security Initiative: Responses to the US Proposal, International LawStudies, Us Naval War College,Vol.83, 2007.

288. Sui, Yijie et al, Trade Volume Prediction Based on a Three-Stage Model When Arctic Sea Routes Open, Symmetry, Volume 13 Issue 4, 2021.

289. Sun, Degang & Zhang, Yuyou, Building an "Outer Space Silk Road": China's Beidou Navigation Satellite System in the Arab World, Journal of Middle Eastern and Islamic Studies in Asia, Vol.10, No.3, University of Oslo, Oslo, 2016.

290. Teague, William.J, Currents Through the Korea/Tsushima Strait: A Review of Links Observations, Oceanography, Volume 19, No. 3, 2006.

291. Valencia, Mark J., The East China Sea Disputes: History, Status, and Ways Forward, The Johns Hopkins University Press, Asian Perspective, Vol. 38, No.2, United States, 2014.

292. Wahid, Mostafa Emrul et al , Belt and Road Initiative Of China: Perspective of Bangladesh, Noble International Journal of Social Sciences Research, Vol.05, No. 06, Pakistan, 2020.

293. Wang, Lirong, Sea Lanes and Chinese National Energy Security, Journal of Coastal Research , Vol.73, Issue. 1, spain, 2015.

294. Wei, Zhang, A General Review of the History of China's Sea Power Theory Development , Translated by Shazeda Ahmed , Us Naval War College Review: Vol. 68: No.4, 2015.

295. Wenmu, Zhang, Sea Power and China's Strategic Choices, China Security , Vol.2, No.2, A publication of the World Security Institute China Program, 2006.

296. Wood, Capt aaron S., Historically Mine The (Potentially) Legal Basis for China's Sovereignty Claims to Land in the South China Sea, Journal

OF Indo-Pacific Affairs, Vol. 4, No. 2, Published by the Air University Press, United State, 2021.

297. Wuthnow, Joel, Chinese Perspectives on the Belt and Road Initiative: Strategic Rationales, Risks, and Implications, China Strategic Perspectives, No. 12 , Center for the Study of Chinese Military Affairs Institute for National Strategic Studies , Washington , 2017

298. Xie, Zhihai, China's Rising Maritime Strategy: Implications for its Territorial Disputes, Journal of Contemporary East Asia Studies, Waseda University, Tokyo, Taylor and Francis Group, Vol.3, No. 2 , 2014.

299. Xu, Yanran, China’s Strategic Partnerships in Latin America: Case Studies of China’s Oil Diplomacy in Argentina, Brazil, Mexico, and Venezuela 1991–2015, , Vol. 8, No.1, Published by: Institute for National Strategic Security, Washington, 2019.

300. Yamaguchi, Shinji, Strategies of China’s Maritime Actors in the South China Sea A Coordinated Plan under the Leadership of Xi Jinping?, China Perspectives, Issue.3, French Centre for Research on Contemporary China, Hong Kong , 2016.

301. Yamamoto, Raymond, Understanding Abe’s Free and Open Indo-Pacific Vision Through Japan´s Development Assistance, Maritime Issues in the Indo-Pacific: Building a Shared Vision of “Free and Open", Issues & Insights Working Paper, Vol . 20, Wp. 1, Honolulu, 2020.

302. Young, Jason, Strategic Responses of Advanced Economies to the Belt and Road Initiative, China Quarterly of International Strategic Studies, Vol.4, No.3, Shanghai Institutes for International Studies, Singapore, 2018.

303. Yu, Hong, Motivation behind China’s One Belt, One Road Initiatives and Establishment of the Asian Infrastructure Investment Bank , Journal

of Contemporary China, Vol. 26, No. 105, Pulisher Routledge, United Kingdom, 2016.

304. Yuan, Nansheng, Reflections on China–US Relations after the COVID-19 pandemic, China International Strategy Review, The Institute of International and Strategic Studies, Volume 2, issue 1, Peking University, china, 2020.

305. załęsKi, Krzysztof, Śliwa, zdzisław, China – Japan Inlands Disputes as The Challenge in Evolving Security Environment, Security and Geopolitics, Volume. 3 No. 2, Estonia, 2019.

306. Zhang, Denghua and Shivakumar, Hemant, Dragon versus Elephant:A Comparative Study of Chinese and Indian Aid in the Pacific, Asia & the Pacific Policy Studies, Vol. 4, No. 2, The Australian National University, Australian, 2017.

307. Zhang, Long, et al, The Dragon Awakens: Innovation, competition, and transition in the energy strategy of the People's Republic of China, 1949–2017, Energy Policy journal , No.108 , Publisher Elsevier, Amsterdam, 2017.

308. Zhang, Tuosheng, Strengthening crisis management, the most urgent task in current China–US and China–Japan security relations, China International Strategy Review, Volume 3, Issue 2,The Institute of International and Strategic Studies (IISS), Peking University, china, 2021.

309. Zhexin, Zhang, The Belt and Road Initiative China's New Geopolitical Strategy? China Quarterly of International Strategic Studies, Vol. 4, No. 3, Shanghai Institutes for International Studies, Singapore, 2018.

310. Zongyou, Wei and Yunhan, Zhang, The Biden Administration's Indo-Pacific Strategy and China-U.S. Strategic Competition, China Quarterly of International Strategic Studies, Vol. 7, No. 1, journal of Shanghai Institutes for International Studies, Singapore, 2021.

311. Zulkifli, Noraini, et al, China's string of pearls strategy: implications to Japan in the straits of Malacca, International Journal of Physical and Social Sciences,Vol.6, Issue.2, kolkota, 2018.

D. Reports

312. amanian, Balasubr, The Pacific Ocean- Documentary Script,(Report), University of Mysore, India, 2014.

313. Bateman, Sam et al, Safety and Security in the Malacca and Singapore Straits, (Report), Institute of Defense and Strategic Studies Policy Paper, Singapore, 2006.

314. Birdwell, Ian, Samantha Taherian, Expansionism, Projecting Power and Territorial Disputes: The South China Sea, (report) Issue Brief ODU UN Day 2020, Issue Brief Security Council, OLD Dominion University, Virginia, 2020.

315. Bouchat, Clarence J, The Paracel Islands And U.S. Interests And Approaches In The South China Sea, (Report), Strategic Studies Institute and U.S. Army War College Press, 2014.

316. Bp Statistical Review of World Energy 2020, London.

317. Buck, Maj Dylan, China in the Asia Pacific Cyber Domain Okinawa and South China Sea case study,(Report), (Strategy & Policy), Marine Corps Gazette, United States, 2021.

318. Costa, Monica and Sharp, Rhonda, The Pacific Island Countries Fiji, Papua New Guinea (PNG), Samoa, Solomon Islands, Vanuatu and Tuvalu (Report), Gender-Responsive budgeting in the Asia-Pacific Region, University of South Australia , 2011.

319. Duchâtel, Mathieu and Duplaix, Alexandre Sheldon, Blue China: Navigating the Maritime Silk Road to Europe (Report), European Council on Foreign Relation, Berlin, 2018.

320. Duncan, David, Freshwater Under Threat Pacific Islands, United Nations Environmental Programme (Report), Produced by Regional Office for Asia and the Pacific, bangkok , 2011.

321. Elli, Evan, China's geo-economic role in Latin America, (Report), in Geo-economics with Chinese Characteristics: How China's economic might is reshaping world politics, World Economic Forum committed to improving the state of the world, Geneva, Switzerland, 2016.

322. Ellis, R. Evan, China-Latin America Military Engagement: Good Will, Good Business, and Strategic Position,(Report) the Strategic Studies Institute (SSI), the U.S. Army War College, United States , 2011.

323. Ellis, R. Evan, Chinese Engagement in Latin America in the Context of Strategic Competition with the United States, (Report) Strategic Studies Institute, US Army War College, 2020.

324. Ellis, R. Evan, Chinese Security Engagement in Latin America, (Report), the Center for Strategic and International Studies (CSIS), *Washington*, 2020.

325. Ellis, R. Evan, Populism, China, and Covid-19 Latin America's New Perfect Storm (Report),Center for Strategic and International Studies, the U.S. Army War College,2021.

326. Ellis, R. Evan, The Future of Latin America and the Caribbean in the Context of the Rise of China (Report), the Center for Strategic and International Studies,Washington, 2018.

327. Gelber, HarryG, China as "Victim"? The Opium War That Wasn't, Center for European Studies , Working Paper Series , No.136, Harvard University,2006.

328. Ghiasy, Richard & Krishnamurthy, Rajeshwari, China's Digital Silk Road Strategic Implications for the EU and India, Work paper, Institute of Peace and Conflict Studies, and the Leiden Asia Centre, India, 2020.

329. Global Initiative against Transnational Organized Crime, the Economics of Piracy in South East Asia, (Report), Switzerland, 2016.

330. Gurrola, George, China-Latin America Arms Sales Antagonizing the United States in the Western Hemisphere, (Report), Military Review, The Professional Journal of the Usa Army, Kansas, 2018.

331. Hanson, Fergus, Fifita, Mary, China in the Pacific: The New Banker in Town (Report), Lowy Institute for International Policy, Sydney, 2011.

332. Hanson, Fergus, the Dragon Looks South (Report), Lowy Institute for International Policy, Sydney, 2008.

333. Hribernik, Miha, Countering Maritime Piracy and Robbery in Southeast Asia The Role of the Recaap Agreement, European Institute for Asian Studies , Briefing Paper , No.2, Brussel, 2013

334. International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank , Pacific Possible Long-term Economic Opportunities and Challenges for Pacific Island Countries (Report) , Washington , 2017.

335. International Energy Agency, Statistics Report, World Energy Balances 2020, 2020, p12. http:\\ www.iea.org.

336. Japan Ministry of Defense, China's Activities in the South China Sea China's development activities on the features and trends in related countries, (Report), March 2021

337. Jarrett, Dunn et al, Systems approach to designing a maritime Phase Zero Force for the year 2020,(Report), Naval Postgraduate School , California , 2009.

338. Khurana, Gurpreet S., The'Indo-Pacifi' Idea: Origins, Conceptualisations and the Way Ahead, Indo-Pacifi Report, National Maritime Foundation, New Delhi, 2019.

339. Koleski, Katherine, Alec Blivas, China's Engagement with Latin America and the Caribbean (Report), U.S.-China Economic and Security Review Commission, Washington, 2018.

340. Komiss, William, Huntzinger, LaVar, The Economic Implications of Disruptions to Maritime Oil Chokepoints (report), Center for Navel Analyses, CNA Agency, Washington, 2011.

341. Kreuzer, Peter, Facing China Crises or Peaceful Coexistence in the South China Sea, PRIF Report No. 134, Peace Research Institute Frankfurt, Germany, 2015.

342. Laurenceson, James, Decision time: Australia's engagement with China's Belt and Road Initiative, (report), Australia-China Relations Institute, the University of Technology, Sydney, 2017.

343. Lew, Jacob J. et al, China's Belt and Road Implications for the United States, Independent Task Force Report No. 79, The Council on Foreign Relations, United States of America, 2021.

344. Lin, Bonny et al, Regional Responses to U.S.-China Competition in the Indo-Pacific Study Overview and Conclusions, Published by the Rand Corporation, California 2020.

345. Lum, Thomas, Bruce Vaughn, and The Southwest Pacific: U.S. Interests and China's Growing Influence (report), Congressional Research Service, United States, 2007.

346. Malua, Margaret B., Turning losses into gains: SIDS and Multilateral Trade Liberalisation in Agriculture (Report), United Nation, New York, 2003.

347. Meick, Ethan et al, China's Engagement in the Pacific Islands: Implications for the United States (Report),U.S.-China Economic and Security Review Commission, Washington, 2018.

348. Montalva, Juan Diego, Patricio Navia,"Chile and China: Building Relations Beyond Trade?",(Report) center for Memispheric policy, University of Miami , 2007 .

349. Office of Naval Intelligence, The People's Liberation Army Navy: A Modern Navy with Chinese Characteristics (Report), United State, 2009.

350. Oosterveld, Willem et al, The Belt and Road Initiative Looks East Political Implications of China’s Economic Forays in the Caribbean and the South Pacific(Report), The Hague Centre for Strategic Studies, The Netherlands, 2021.

351. Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD) Business and Finance Outlook, China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape (Report), France, 2018.

352. O'Rourke, Ronald, China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities—Background and Issues for Congress, (Report), Congressional Research Service, Washington, 2022.

353. Paul, Anusree and De, Prabir, Trade in Indo-Pacific: Trends and Prospects, Ahead , Indo-Pacifi Report , National Maritime Foundation , New Delhi , 2019.

354. Pehrson, Christopher j., String of Pearls: Meeting the Challenge of China's Rising Power across the Asian Littoral ,(Report), Strategic Studies Institute, US Army War College, 2006.

355. Piccone, Ted, China and Latin America: A Pragmatic Embrace (Report), Global China: Regional influence and strategy, The Brookings Institution, Washington, 2020.

356. Qian, Yuki, The Belt and Road Initiative: Reshaping the global value chain, (Report), Asia Scotland Institute, Scotland, 2017.

357. Rafiq , Arif, The China-Pakistan Economic Corridor Barriers and Impact ,(Report)United States Institute of Peace, Peace Works, No.135, Washington, 2017.

358. Rice, Jennifer and Robb, Erik, The Origins of "Near Seas Defense and Far Seas Protection", China Maritime Report, No.13, U.S. Naval War College, United states, 2020.

359. Scott, David et al, Pacific Dialogue on Water and Climate Synthesis (Report) , South Pacific Applied Geoscience Commission , Fiji , 2003

360. Seidel, Henrik and Lal, Padma N., Economic value of the Pacific Ocean to the Pacific Island Countries and Territories (Report), IUCN, International Union for Conservation of Nature, Switzerland, 2010.

361. Smith, Graeme, China In The Pacific: Zombie Ideas Stalkon, (Report), Department of Pacific Affairs, Pacific Resaerch Program, The Australian National University, Australian, 2015.

362. Southerland, Matthew, China's Island Building in the South China Sea: Damage to the Marine Environment, Implications, and International Law, (Report), U.S.-China Economic and Security Review Commission staff research Report, Washington, 2016.

363. Stec، Grzegorz, The Invisible Silk Road: Enter the Digital Dragon, (Report), and the European Institute for Asian Studies, Belgium, 2018.

364. Sullivan, Mark P, China's Engagement with Latin America and the Caribbean Congressional Research Service, (Report), Washington, 2021.

365. Tarnoff, Curt, the Marshall Plan: Design, Accomplishments and Significance (Report), Congressional Research Service, 2018.

366. U.S. Energy Information Administration, Country Analysis Executive Summary: China (Report), 2020.

367. U.s. Energy Information Administration, East China Sea (Report), 2014.https://www.eia.gov/international/analysis/regions-of-interest/East_China_Sea

368. U.S. Energy Information Administration, World Oil Transit Chokepoints (Report), Washington, 2017.

369. Williams, Brock R., Coordinator et al, The Trans-Pacific Partnership: Strategic Implications, (Report), Congressional Research Service, United States, 2016.

370. World Bank, South Caucasus and Central Asia: The Belt and Road Initiative Uzbekistan Country Case Study, (Report), Washington, 2020.

371. Young, Jason, Jake Lin, The Belt and Road Initiative A New Zealand Appraisal, Working Paper, The New Zealand Contemporary China Research Centre, Victoria University of Wellington, New Zeland, 2018.

372. Youngho, Chang, Overview Of Energy Security In Asia , (Report) Institute of Defense and Strategic Studies, Nanyang Technological University , Energy and Security The Geopolitics of Energy in the Asia-Pacific, Singapore , 2006.

373. Zhang, Denghua, China–Pacific Tourism Engagement: Opportunities and Challenges, (Report),Department of Pacific Affairs, Pacific Research Program, The Australian National University, Australian, 2021.

374. Zhang, Denghua, China, India and Japan in the Pacific: Latest Developments Motivations and Impact, Discussion Paper, Department of Pacific Affairs, the Australian National University, Australian, 2018.

375. Zhang, Denghua, China's Coronavirus 'COVID-19 Diplomacy' in the Pacific (Report),Department of Pacific Affairs, Pacific Research Program, The Australian National University, Australian, 2020.

376. Zhang, Denghua, China's Growing Interest in Deep Sea Mining in the Pacific,(Report), Department of Pacific Affairs, Pacific Research Program, The Australian National University, Australian, 2018.

377. Zhang, Denghua, China's Military Engagement with Pacific Island Countries, (Report), Department of Pacific Affairs, Pacific Research Program, The Australian National University, Australian,2020.

378. Zweifel, Ulla Li, South China Sea GIWA Regional assessment, Report No.54, Global International Waters Assessment, Sweden, 2005.

ثالثاً :الاطالس:

379. Philip's Atlas of the World, Second Edition, United Kingdom, 1997.
380. مغايري، مازن، اطلس العالم، المكتبة الجامعية، فلسطين ، 2010.

رابعاً.مصادر الانترنت

381. Asia Maritime Transparency Initiative, https://amti.csis.org/johnson-reef.

382. Assef, Nicholas, China’s Control Of The Heavens : An Overview Of The Rapidly Developing Space Silk Road , SSRN Electronic Journal , 2018. https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3176348

383. China statistical yearbook 2019. http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2019/indexeh.htm.

384. Dolven Ben, et al, China Primer: South China Sea Disputes, the Congressional Research Service (CRS), 2021. https://crsreports.congress.gov/product/pdf/IF/IF10119.

385. Dominguez, Juan Pablo, Research on Investment by Chinese MNEs in Latin America: A theoretical perspective on practical issues, 2000-2016, University of International Business and Economics, Beijing. https://www.academia.edu/31946157/Research_on_Investment_by_Chinese_MNEs_in_Latin_America_A_theoretical_perspective_on_practical_issues_2000_2016 2016,

386. Ellis, Evan, Chinese advances in Chile, Global Americans, 2021. https://theglobalamericans.org/2021/03/chinese-advances-in-chile .

387. Ellis, R. Evan, China’s Diplomatic and Political Approach in Latin America and the Caribbean, Strategic Studies Institute, US Army War College,2021.https://www.academia.edu/48997242/Chinas_Diplomatic_and_Political_Approach_in_Latin_America_and_the_Caribbean.

388. Hannan, Kate, and Firth, Stewart, One Belt One Road’: China's Trade and Investment in Pacific Island States.

http://web.isanet.org/Web/Conferences/AP%20Hong%20Kong%202016/Archive/72aa134d-b73e-4a8d-9dcf-d9fc8adf9f96.pdf

389. https://thediplomat.com/2016/05/china-builds-space-monitoring-base-in-the-americas/

https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:866434/FULLTEXT01.pdf

https://www.wgtn.ac.nz/chinaresearchcentre/publications/papers/YU-Changsen-Chinas-Economic-Relations-with-Pacific-IslandCountries.pdf.

390. Lopez, German, Is Taiwan Next? China is watching Russia's invasion of Ukraine closely, March 20, 2022, The New York Times, https://www.nytimes.com/2022/03/20/briefing/taiwan-china-ukraine-russia.html.

391. lowy institute pacific aid map https://pacificaidmap.lowyinstitute.org/

392. Ministry of Forign Affairs of Japan, Diplomatic Bluebook 2018, https://www.mofa.go.jp/policy/other/bluebook/2018/html/chapter1/c0102.html.

393. Natioal Bureau of Statistics of China, Annual Data, 2000-2018,http://www.stats.gov.cn/english/Statisticaldata/AnnualData/

394. Organization of the Petroleum Exporting Countries (OPEC). https://www.opec.org/opec_web/en/data_graphs/335.htm.

395. Shanghai Institute for International Studies, The Development of the Chinese Navy and Energy Security, the Global Review, 2014. https://www.researchgate.net/publication/287195267_The_Development_of_the_Chinese_Navy_and_Energy_Security.

396. South Pacific Tourism Organization, quarter1 2021visitor Arrivals Snapshot, Fiji. https://southpacificislands.travel/publications/

397. The World Integrated Trade Solution (WITS) https://wits.worldbank.org/countrysnapshot/en/CAN

398. United Nations , Population Division, Department of Economic and Social Affairs , World Population Prospects 2019 , https://population.un.org/

399. Varano, John, Tearing Up the Belt and Road Initiative: Australia’s Rejection of China’s New Silk Road in Victoria, Australian Institute of International Affairs , 2021, https://www.internationalaffairs.org.au/australianoutlook/tearing-up-the-belt-and-road-initiative-australias-rejection-of-chinas-new-silk-road-in-victoria/

400. Varano, John, The State of Victoria and China’s Belt and Road Initiative: Where Does it Leave Victorians?, Australian Outlook, Australian Institute of International Affairs13 May 2020, : https://www.researchgate.net/publication/341359556.

401. Yang, Fan &Wang, Dongcan, Challenges and countermeasures of China’s energy security.

402. Yu Changsen, China's Economic Relations with Pacific Island Countries, Nationa Center for Oceania Studies, Sun Yatsen University, China, 2014.

403. زيارة بيلوسي لتايوان - الصين ترد بمناورات عسكرية وعقوبات اقتصادية،

Abstract

The issue of the Chinese strategy in the Pacific is one of the important topics that have begun to receive a wide response in all global strategic thought centers and among decision-makers in countries that are geo-strategically competing with China to analyze their causes and effects. China has realized that achieving its ambitions requires becoming a great naval power and it must From heading towards the ocean, which was a source of attacks on it in times of wars in the past because it has a large coast, and at the same time it overlooks important strategic seas such as the South and East China Seas and is close to strategic straits, but the obsession with insecurity remains dominant in Chinese strategic thought,

Therefore, several strategies were proposed, the most important of which is the Belt and Road Initiative, as well as strategies for defending the near and far coast to break the American cordon imposed on it through the first and second island chains, and the main problem of the study is as follows: What is the Chinese strategy in the Pacific Ocean? A set of hypotheses included in the main headings of the study chapters, which came in the following form:

1.Chapter One: The Strategic Importance of the Pacific Ocean.

2.Chapter Two: China's Maritime Strategy.

3 .Chapter Three: Latin America and the Pacific Islands in the Chinese Strategy.

4. Chapter four: China's regional and international clash in the Pacific Ocean, and regional and international competition in the Pacific Ocean.

In light of this, the study discussed the impact of the geography of the Pacific Ocean and its strategic areas in directing Chinese policy, and also discussed the historical geography of the international conflict on the Pacific Ocean, and the importance of the Pacific Ocean in geopolitical theories, and also discussed the Chinese maritime strategy represented by Chinese geography, the naval power of China and the stages of Chinese maritime expansion in addition to The objectives and advantages of the strategy, in addition to energy security and the

importance of international straits, and the applications of the Chinese strategy represented in the pearl strategy and the Belt and Road Initiative, China's strategy in Latin America and the Pacific islands was also discussed, targeting several political, economic and military dimensions. China's problems in the Pacific were discussed, in addition to the countries' positions on the Chinese strategy represented by the Indian, Japanese and Australian position. The implications of the Chinese strategy on the United States were also discussed, targeting several important points. Political, economic or security ones, in which the Pacific Ocean was the basis for this competition.

Ministry of Higher Education
And Scientific Research
Karbala University
College of Education for the Humanities
Department of Applied Geography

Chinese strategy in the Pacific Ocean

thesis by

Noor Hussein Faidhy Al.Rushdy

Submitted to the Council of the College of Education for Human Sciences, University of Karbala as partial fulfillment of the requirements for a Ph.D. in Applied geography

Supervision by:

Full Prof. Dr. Abdul Abbas Fadikh Al Mankoshi

1444 A.H. **2022 A.D.**